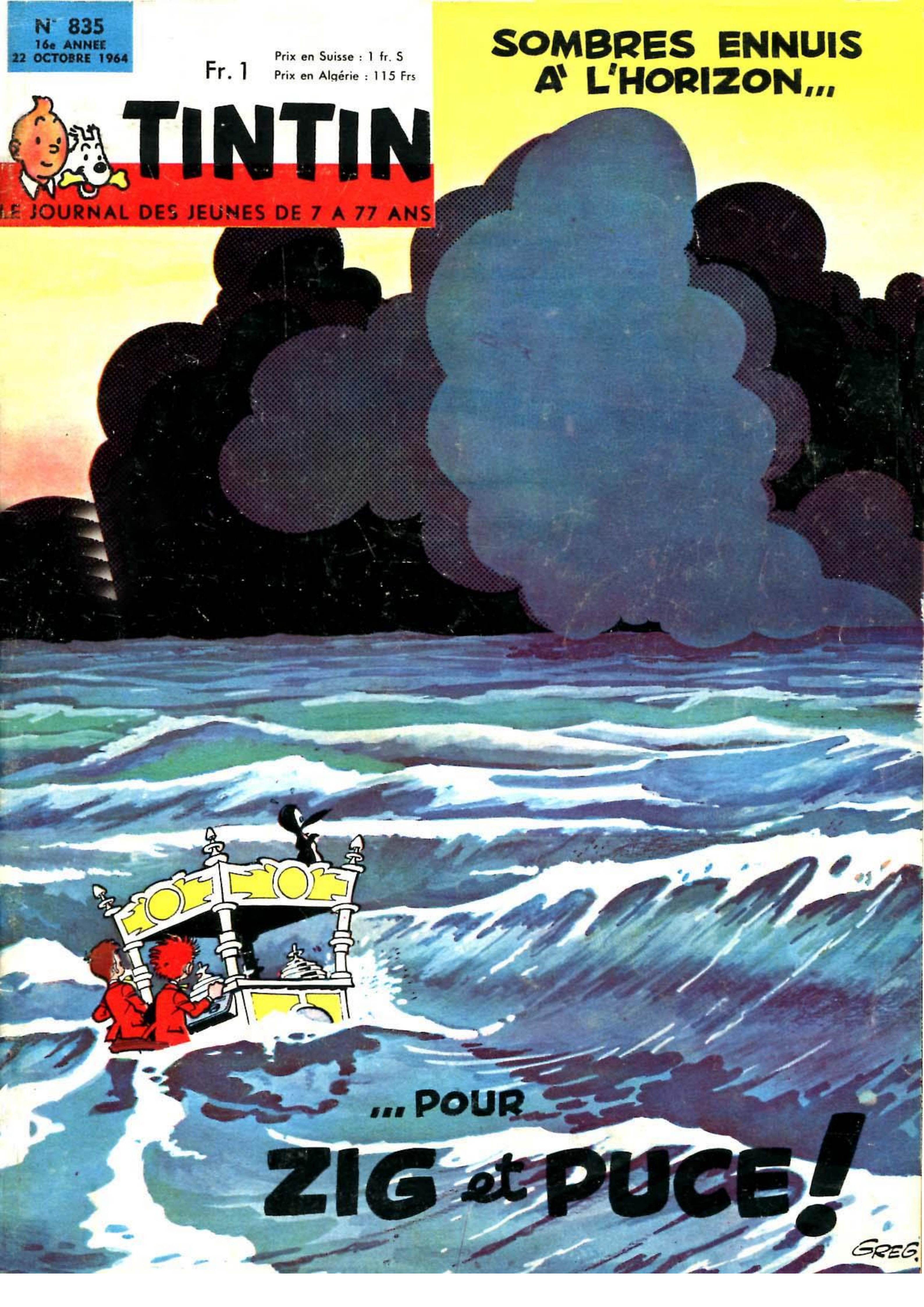
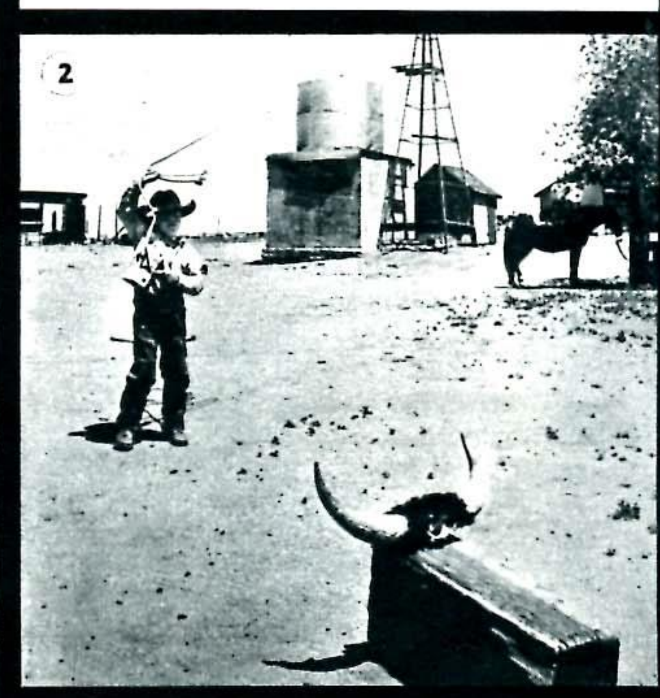


N° 835
16e ANNEE
22 OCTOBRE 1964
Fr. 1
Prix en Suisse : 1 fr. S
Prix en Algérie : 115 Frs
TINTIN
LE JOURNAL DES JEUNES DE 7 A 77 ANS
SOMBRES ENNUIS
A' L'HORIZON,,,
,,, POUR
ZIG et PUCE!
GREG.

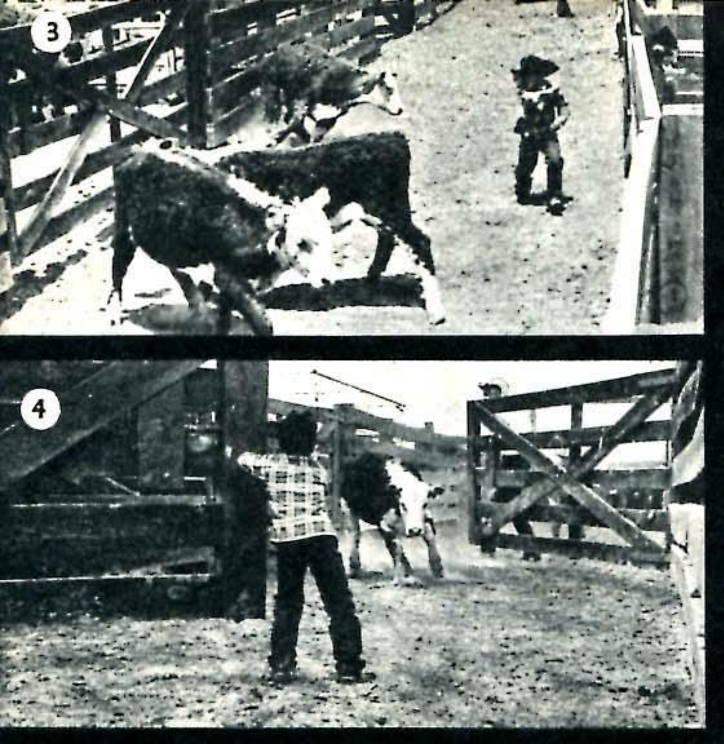


A 6 ans, KIRK joue pour de vrai au Cow-Boy !



Légendes

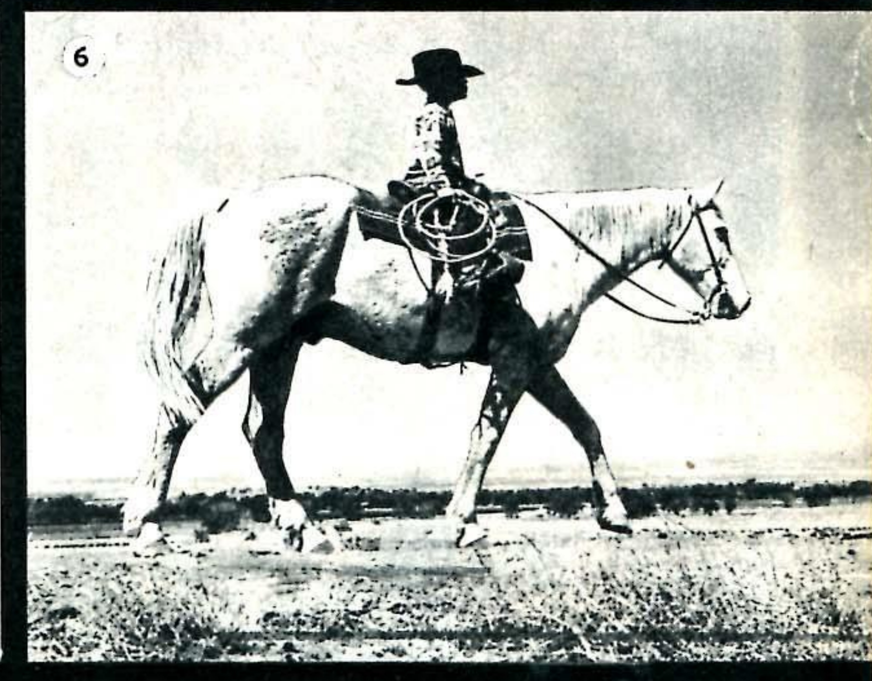
1 — Tout droit et tout fier entre sa petite selle et son grand chapeau, Kirk vous adresse un clin d'œil amical.
2 — Avant de partir à cheval avec les autres cow-boys, Kirk s'entraîne au lasso sur un taureau... fort inoffensif !





Il s'appelle Kirk Hanna, il a six ans, et c'est l'un des enfants les plus heureux du monde Pourquoi ?... Tout simplement parce que son père possède un ranch de 12.000 hectares et qu'il a fait déjà de lui un vrai petit cow-boy. Au pays de Buffalo-Bill, les chevauchées fantastiques, lasso en main, sortent parfois de l'écran pour réaliser les plus beaux rêves des jeunes garçons !...







3 — Enfermé dans le corral avec de jeunes taureaux qu'il faut trier, Kirk crie à pleins poumons — autant pour faire peur aux bêtes que pour se donner du courage !

4 — Même si un taureau lui fait face, il faut bien que ce soit Kirk qui ait le dernier mot !

5 — Son cheval est bien haut, mais Kirk monte en selle d'un saut vigoureux suivi d'un rétablissement.

6 — Kirk dit volontiers que ceux qui ne peuvent demeurer à cheval toute une journée sans se plaindre que la selle les brûle sont « des gens de la ville » — pour lui, cela veut tout dire !...

7 — Il faut, durant des kilomètres et des kilomètres, pousser, diriger, surveiller les troupeaux qui doivent changer de pâture.

8 — Après des journées aussi bien remplies, Kirk s'endort du sommeil du juste : il n'éprouve pas le besoin de regarder des histoires de cow-boys à la Télévision !...



SCÉNARIO:
YVES DUVAL.

MICHEL BERNARD

ou le refus de renoncer

DESSINS: WILLIAM VANCE

























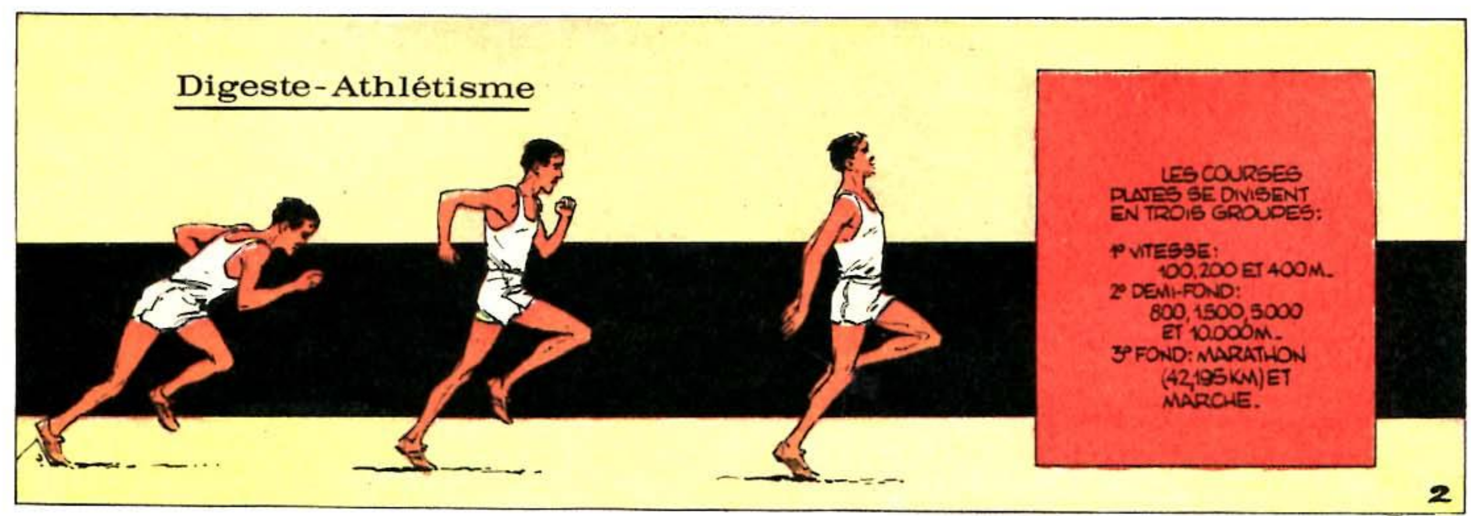






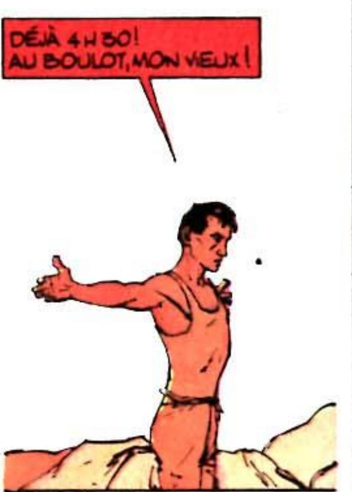






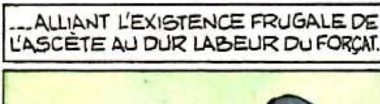
(Suite au verso)


POUR CE FAIRE, IL A ACCEPTÉ UNE VIE DE TOTAL SACRIFICE
DRIIIIIING

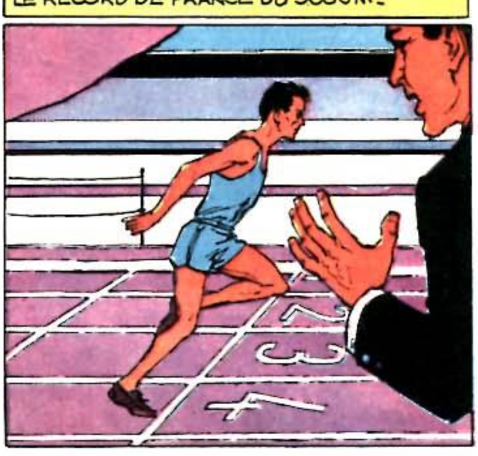

DÉJÀ 4 H 30! AU BOULOT, MON VIEUX!


IL NE FAUT PAS MANQUER L'AUTOCAR DE 5 H. QUI LE MÈNERA À L'USINE.


CHAQUE JOUR, APRÈS SON TRAVAIL, IL S'ENTRAÎNE QUATRE HEURES DURANT, DANS LE BOIS DE RAISMES...


...ALLIANT L'EXISTENCE FRUGALE DE L'ASCÈTE AU DUR LABEUR DU FORÇAT.



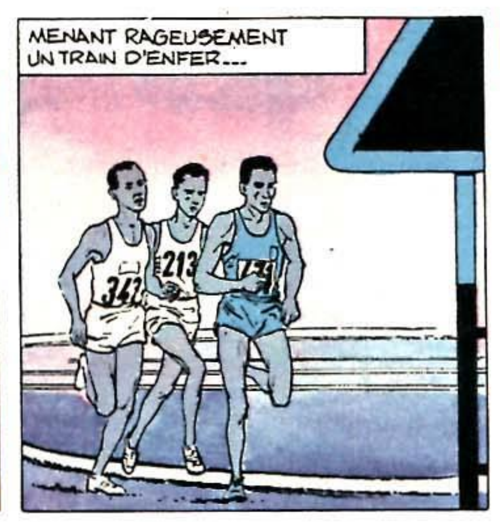

C'EST CE QUI LUI VALAIT, LE 23 JUILLET 1960, LE RECORD DE FRANCE DU 5000 M.


MAIS LE 7 SEPTEMBRE SUIVANT, AUX JEUX OLYMPIQUES DE ROME...
JE SUIS ICI POUR ME BATTRE, JE ME BATTRAI!
471
470

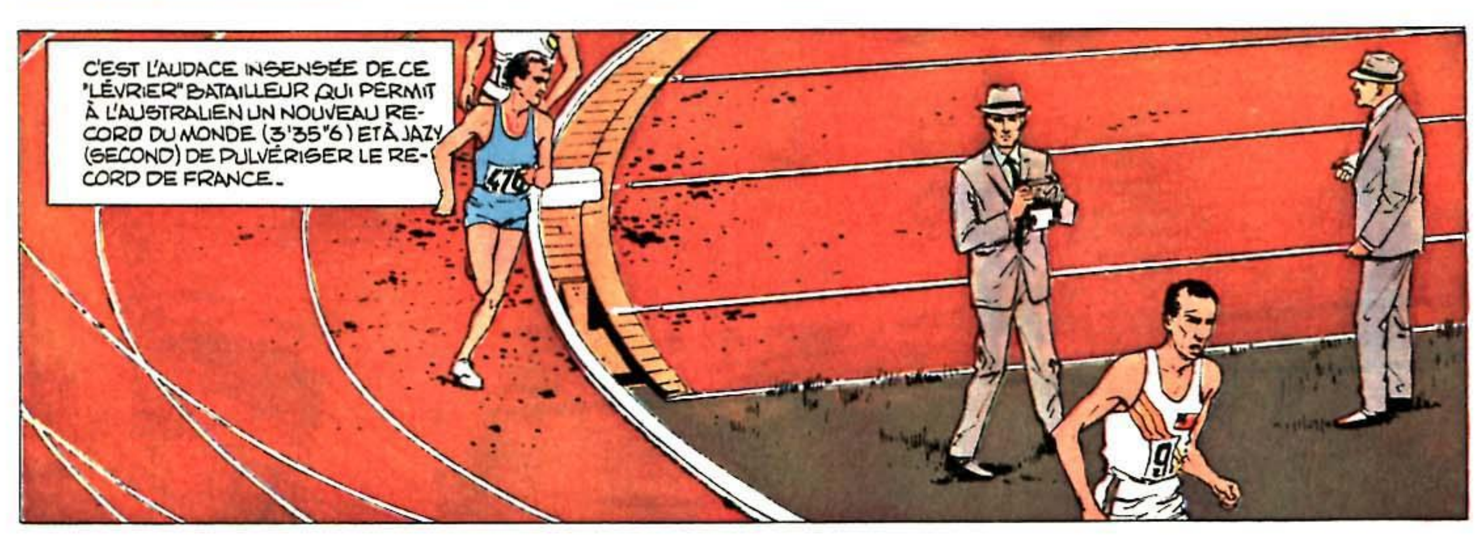

N'AYEZ AUCUNE ILLUSION... CE 1.500 M. EST POUR L'AUSTRALIEN ELLIOTT, RECORDMAN DU MONDE


COURSES DE HAIES:
110 M (DIX OBSTACLES DE 1,067 M).
200 M (DIX OBSTACLES DE 0,67 M).
400 M. (DIX OBSTACLES DE 0,914 M).
STEEPLE:
3.000 M. (28 HAIES LOURDES ET 7 SAUTS DE RIVIÈRE).

MAIS L'OBSTINÉ MICHEL BERNARD N'ENTEND PAS ABDIQUER À L'AVANCE.



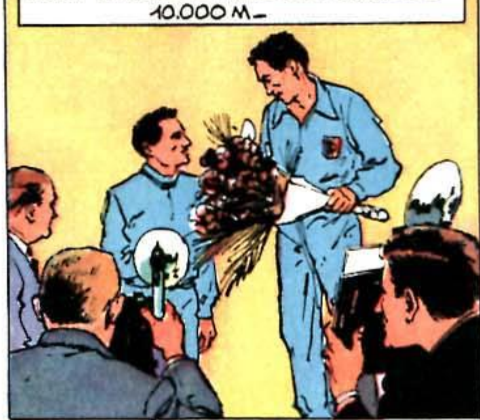




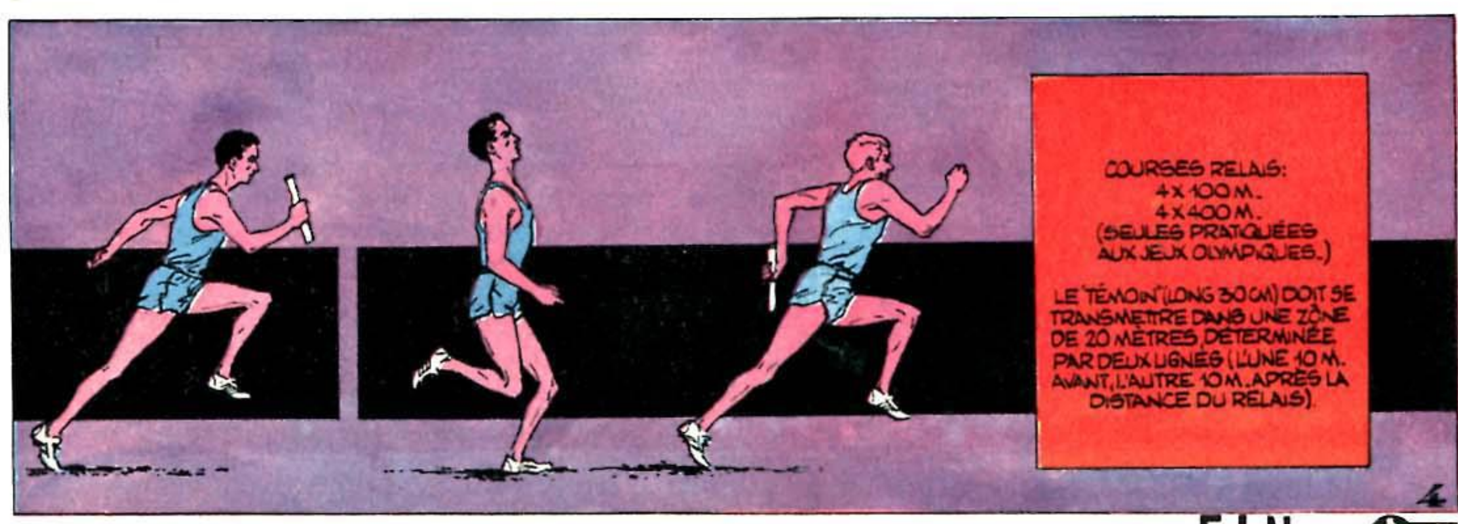
POURQUOI T'ÊTRE TUÉ EN MENANT À CETTE ALLURE FOLLE?

THANK YOU! C'EST GRÂCE À VOUS QUE NOUS AVONS PU RÉALISER CES PERFORMANCES.









FIN



l'honneur du

A Monza, les voitures de Michel et Yori se sont accrochées









IL FAUDRA EN ARRIVER LÀ, CAR YORI EST INCAPABLE DE REMETTRE SA VOITURE EN ÉTAT POUR CONTINUER LA LUTTE... DU MOINS SEUL ET SANS AIDE...

ALORS ! QUE COMPTEZ-VOUS FAIRE ?



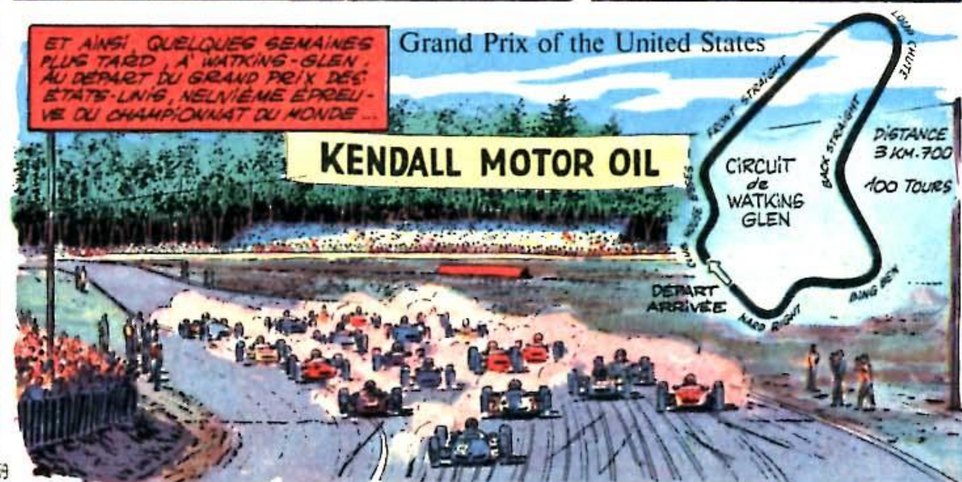








59



SAMOURAÏ

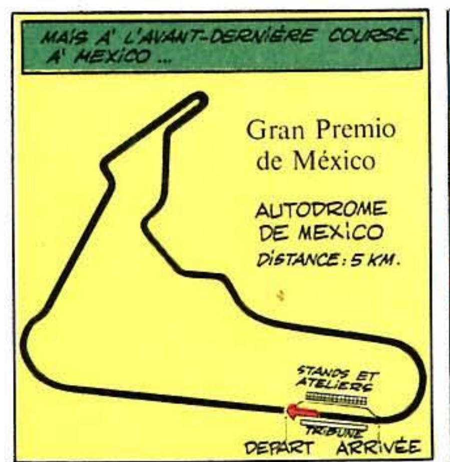
MICHEL VAILLANT
par
Jean Graton

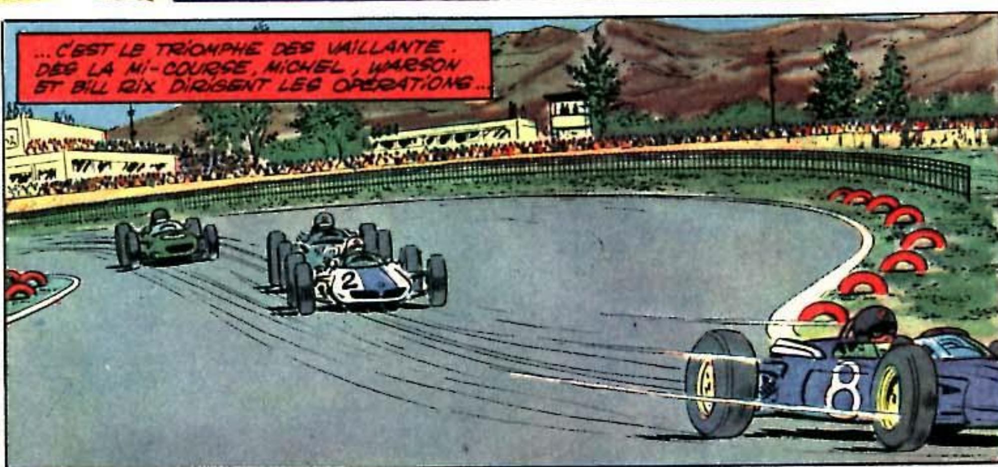
Au stand, Mr. Vaillant veut essayer d'y voir clair...

TOUT COMME A' MONZA, JIM CLARK REMPORTE L'ÉPREUVE DEVANT BILL RIX. MAIS SI EN ITALIE LE TROISIÉME ÉTAIT DAN GURNEY, CETTE FOIS C'EST YORI YOSHISA QUI S'ADJUGE LA TROISIÉME PLACE DEVANT SURTESS ET... MICHEL VAILLANT. WARSON, LUI, A ÉTÉ CONTRAINT A' L'ABANDON.















ET A' LA VEILLE DE LA DERNIÈRE ÉPREUVE, VOICI LEURS POINTS :

EPREUVES	VAILLANT	YOSHISA	WARSON	CLARK
MONACO	9		6	
ZANDVOORT	9		2	6
FRANCORCHAMPS		6	9	4
REIMS		9	3	4
AINTREE	6	4		9
NURBURGRING	4	9	6	3
AUTRICHE	9	4	6	2
MONZA			3	9
WATKINS-GLEN	2	4		9
MEXICO	3		9	4
TOTAUX	42	36	44	50







UNE NOUVELLE AVENTURE DE JIMMY STONE

DISPOSITIF

Jimmy a trouvé une enveloppe. Intrigué, il l'ouvre pour y lire















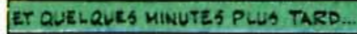






GUET-APENS par ATTANASIO FERNEZ

« Ne cherchez plus, Stone. Vous avez gagné... C'est moi ! Stephen Brett »





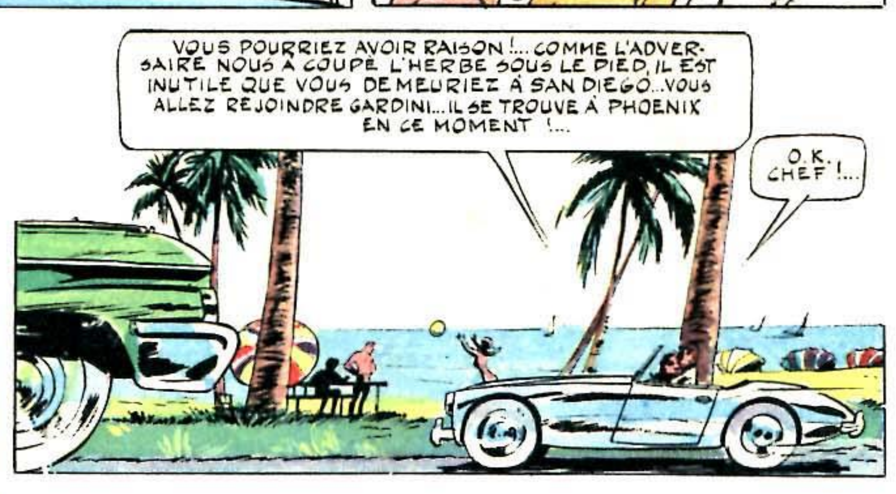


JIMMY MET LE COMMISSAIRE AU COURANT DES ÉVÉNEMENTS DRAMATIQUES...

OUAIS.. VOUS Y CROYEZ VOUS, À CE SUICIDE ?..

JE SUIS SÛR QU'IL S'AGIT D'UN CRIME. LORSQU'ON L'A DÉCOUVERT, BRETT TENAIT ENCORE UN PISTOLET DANS LA MAIN DROITE. PETITE ERREUR DE MISE EN SCÈNE... SES ASSASSINS DEVAIENT IGNORER QU'IL ÉTAIT... **GAUCHER !**













6.- RODRIGUEZ, ALFONSO, DE COBAN - PASSEPORT GUATEMALTEQUE.-

57.- NICOYA, CARLOS, DE MAZATENANGO PASSEPORT GUATEMALTEQUE.

58.- CHUEN-LO, DE SAN FRA CISCO - PASSEPORT U.

59.- LEVEUGLE, CLAUDINE, BRUXELLES - PASSEP BELGE

DAVID, DE

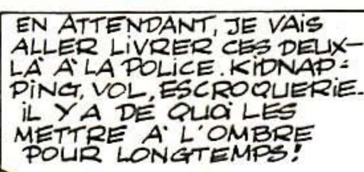
A SUIVRE

STRAPONTIN

Nos amis sont de retour au village esquimau où les attend le profe eu

















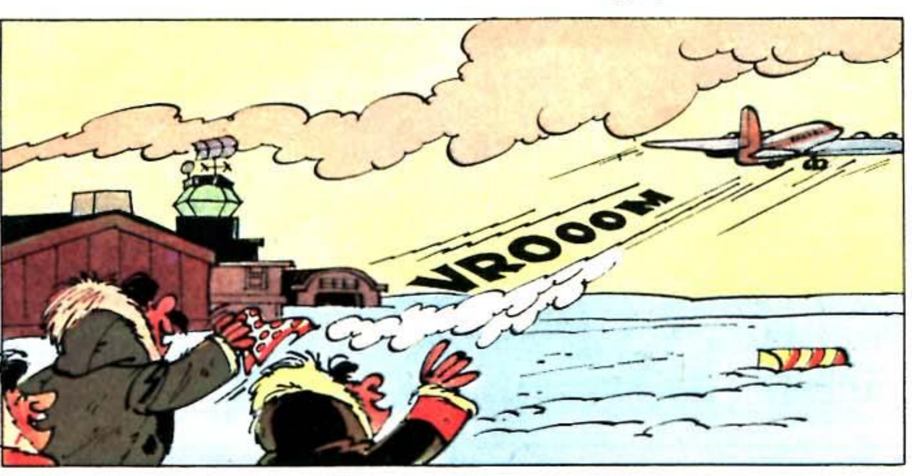
chez les esquimaux



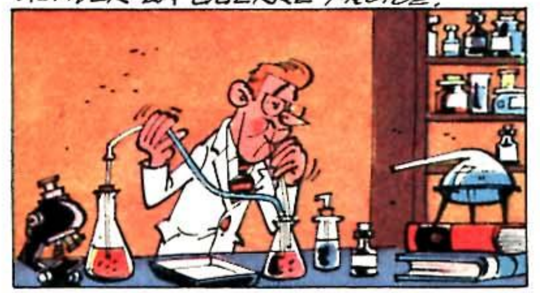
GOSCINNY

etipois. Les deux bandits ont été faits prisonniers.











... ET UNE LOINTAINE TRIBU D'ESQUIMAUX !

30

FIN

UNE NOUVELLE AVENTURE DE **LINE**

le secret du

Line a échappé de justesse à ses agresseurs qui recherchaient











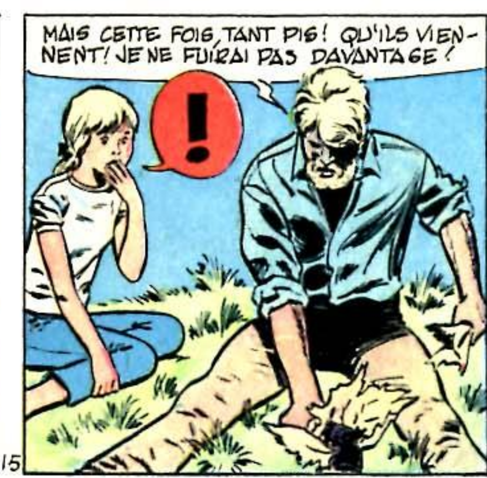












boucanier

PAR PAUL CUVELIER
SCÉNARIO DE GREG



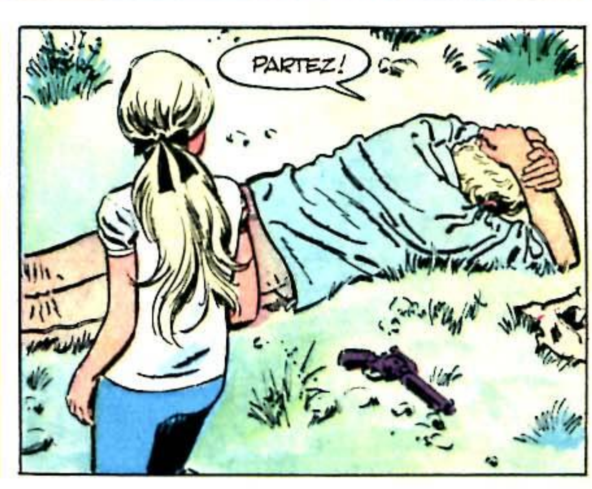
oucanier. Elle se retrouve seule dans la rue, quand...























A SUIVRE

LES ENQUETES DE
RIC HOCHET



L'OMBRE DE

Dans la cellule 25, un prisonnier regarde par le judas et voit passer Ric Hochet...

PEU APRÈS, L'AUTRE PENSIONNAIRE DU LOCAL 25 EST RAMENÉ EN CELLULE

AMAROUSSIAN, NOUS SOMMES FAITS ! LE NOUVEAU DE LA CELLULE 23... JE L'AI RECONNU ! C'EST UN DÉTECTIVE !

TU... TU ES SÛR ?

TU PARLES SI J'EN SUIS SÛR ! JE LE RECONNAÎTRAIS ENTRE MILLE !



DANS LA CELLULE VOISINE, APRÈS LE REPAS...

ÉCOUTE, ON A À TE PARLER...

...FRANCHEMENT !

ÇA VOUS CHANGERA !

D'ACCORD, AMIGO... ON A ESSAYÉ DE TE FAIRE DES... DES ENNUIS, MAIS ON AVAIT NOS RAISONS... ON SE MÉFIAIT DE TOI !

TU VAS COMPRENDRE POURQUOI !... AIDE-MOI, ROBERTO !

QU... QUOI ?... UN... UN SOUTERRAIN ?

OUAIS ! DES SEMAINES QU'ON A PASSÉ À LE CREUSER ! ET LES GARS D'À CÔTÉ ON FAIT LA MÊME CHOSE ! ÇA ABOUTIT DANS LES ÉGOUTS !

LA SURPRISE - NULLEMENT SIMULÉE - DE RIC APPARAÎT D'AUTANT PLUS SINCÈRE AUX DEUX BANDITS !



SITUATION EXTRÊMEMENT EMBARRASSANTE POUR RIC !... QUE RÉPONDRE ?...



COMME RIC TENTE DÉSESPÉRÉMENT DE GAGNER DU TEMPS...



PENDANT QUELQUES INSTANTS, ROBERTO ÉCOUTE EN SILENCE...



PUIS...



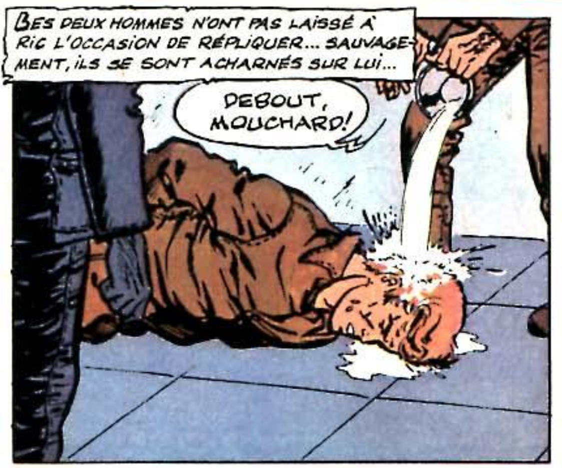
SOUDAIN...





CAMÉLÉON

par TIBET et
A.P. DUCHATEAU
★
DECORS : MITTEI.

























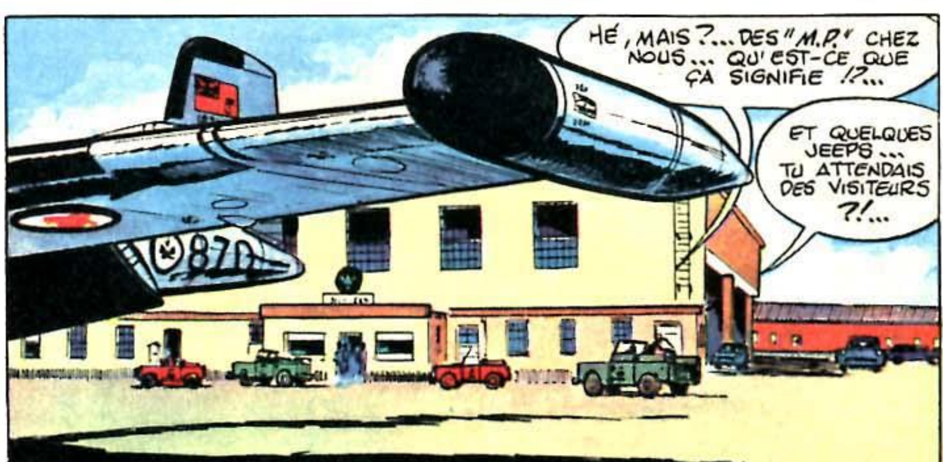
(1) VOIR "SIGNÉ CAMÉLÉON"

DAN COOPER


BON ! N'ÉPILOGUONS PAS ! FILONS AU BLOC, EN VITESSE ! ALLONS PRÉVENIR LES COPAINS DE LA VISITE DE L'AIR COMMODORE.
TU AS RAISON !


JE LE CONNAIS... IL EST À CHEVAL SUR LE RÈGLEMENT... MANIAQUE OU DISCIPLINÉ... COMME TU VOUDRAS...
OUAIS !... ALORS, IL PEUT SE COLLER AUX ARRÊTS, DIS DONC, LE COMMODORE... VOLER SUR UN APPAREIL NON RÉGLEMENTAIRE...


ÇA LE REGARDE... OCCUPONS-NOUS DE NE PAS PRÊTER FLANC À SES CRITIQUES...
301
378 B 20
7 WING


HÉ, MAIS ?... DES "M.P." CHEZ NOUS... QU'EST-CE QUE ÇA SIGNIFIE !?...
ET QUELQUES JEEPS... TU ATTENDAIS DES VISITEURS ?!...


PAS QUE JE SACHE !
HÉ, SERGENT !... QUI ESCORTIEZ-VOUS ?
L'AIR COMMODORE, CAPITAINE... ! IL EST ICI !...


L'AIR COMMODORE ?... ÇA ALORS !... IL N'AVAIT POURTANT PAS L'INTENTION DE COMMENCER SON INSPECTION CHEZ NOUS...


SALUT, CHATT ! OÙ EST-IL ?
DANS TON BUREAU, DAN... ET ÇA ACCROCHE !...


QU'EST-CE QU'IL VEUT DIRE ?...


A. WEINBERG

Les ACROBATES du CIEL

Le Air Commodore Larochelle, en tournée d'inspection, avertit Dan qu'il doit lui parler... PAR A. Weinberg





















À SUIVRE



COMMEN PILOTE D

IV Pour s'imposer, il faut beaucoup de temps, d'argent... et de talent!

LA progression, dans le domaine de la compétition automobile, est logique, comme nous avons tenté de le faire ressortir dans nos précédents articles (1). Il ne sert à rien de vouloir brûler les étapes ; l'expérience que l'on ne peut acquérir que peu à peu étant encore le meilleur garant d'une carrière durable. Du petit rallye « de week-end » au grand rallye international, la route est longue et nécessite des dépenses qui vont sans cesse croissant et des loisirs de plus en plus importants. Si l'on effectue un sondage parmi les grands rallymen actuels — en nous limitant à la France — on remarque que la plupart d'entre eux sont parvenus à la célébrité grâce, au départ, à une *aisance matérielle* bien au-dessus de la moyenne : Bernard Consten, Roger de Lageneste, par exemple. D'autres, comme Guy Verrier, Ido Marang, ont une situation qui leur permet de s'absenter plusieurs fois dans l'année. D'autres, encore, sont d'excellents mécaniciens travaillant dans un garage, tels Lucien Bianchi ou Jean-Claude Ogier.

(1) Voir « Tintin », Nos 832, 833, 834.

LES VRAIS COUREURS PROFESSIONNELS

Très peu sont de véritables professionnels, consacrant tout leur temps à courir et payés pour cela par une marque. Il y a cependant des exemples, mais que l'on trouve surtout à l'étranger : Paddy Hopkirk, Rauno Aaltonen, Makinen, par exemple, courent pour la « BRITISH MOTOR CORPORATION »; Erick Carlsson est ingénieur chez SAAB et sa femme, la sœur de Stirling Moss, est maintenant pilote officielle de la firme suédoise.

A vrai dire, pour en arriver à ce stade, il faut un grand concours de circonstances favorables : de l'argent, du temps, de la persévérance et surtout beaucoup de talent. Car, comme dans presque tous les sports, il ne suffit pas de vouloir : il faut pouvoir, il faut des dons et même pour émerger du lot, des dons



T DEVENIR E COURSE

exceptionnels. Bien des conducteurs amateurs, doués d'un certain talent, se figurent que, disposant des mêmes moyens et des mêmes avantages, ils feraient jeu égal avec les « grands » que nous avons cités plus haut. Rien n'est moins sûr et pour s'en convaincre, ils n'ont qu'à faire l'expérience d'un grand rallye. Ils apprennent qu'il faut non seulement une énorme *expérience* de la route, mais une *technique à toute épreuve* pour tenir compte des variations infinies des conditions de route et un *courage redoutable* pour réussir l'impossible lorsque la victoire est compromise. Si certaines choses peuvent s'apprendre, d'autres restent le privilège de quelques-uns, ceux-là même dont le nom brille dans les titres des journaux.

Il faut le dire et le répéter : il est extrêmement difficile de se faire un nom dans ce sport qui nécessite des moyens importants et une liberté d'action dont fort peu de jeunes gens peuvent disposer.

L'aide ou la compréhension des constructeurs ne se manifeste qu'après que l'on ait réussi à s'imposer : c'est un peu un cercle vicieux, car pour s'imposer il faut du temps et de l'argent. A supposer que l'on y parvienne, on peut voir s'ouvrir les portes des services compétition des constructeurs. Mais vous êtes Français et, jusqu'il y a peu, seul CITROEN disposait d'un véritable service compétition, la Régie Renault n'ayant pas encore repris toutes ses activités sportives. Or, un seul constructeur — ou même deux — cela implique un nombre très limité de places à prendre...

Faute de mieux, il faut essayer d'obtenir d'excellents résultats, pour gagner la confiance des fabricants d'équipements et des sociétés pétrolières qui prennent des coureurs sous contrat, leur octroyant une somme d'argent plus ou moins importante selon leur valeur, à la seule condition qu'ils utilisent telle marque de pneus ou telle huile, tels phares ou telles bougies. Mais cela ne suffit pas pour vivre...

AVOIR UN AUTRE METIER POUR VIVRE...

Même si l'on passe à l'échelon supérieur, celui des voitures « Grand Tourisme », qui permettent de se mettre plus facilement en vue, la situation est la même, à de rares exceptions près. Et il est parfois encore plus difficile d'affirmer ses qualités, car la concurence est beaucoup plus sévère, certains

SUITE PAGE 22

La FORD « Mustang » qui a gagné, il y a quelques semaines, en catégorie tourisme, le Tour de France Automobile, et que l'on voit doubler, ici, une FERRARI, est une de ces voitures d'usine, confiées à des pilotes professionnels (en l'occurence les Anglais Peter Proctor et Peter Harper) contre lesquels les pilotes amateurs, avec des voitures personnelles ne peuvent espérer l'emporter. Les « Mustang », équipées de pneus « Goodyear », pour leur première grande épreuve, ont dominé sans discussion les meilleures voitures actuelles. Mais encore une fois, il s'agissait de voitures d'usine, c'est-à-dire de voitures tout spécialement préparées, auxquelles certaines modifications autorisées par le réglement sont apportées et contre lesquelles ne peuvent lutter ce qu'on appelle les voitures « clients » : celles qu'achètent les particuliers.

COMMENT DEVENIR

SUITE DE LA PAGE 21

constructeurs faisant appel à des pilotes professionnels de renommée mondiale. Que peut dans ces conditions, espérer le jeune débutant, si ce n'est prouver qu'il sait courir intelligemment, aller vite sans casser sa voiture et se contenter d'une place honorable ?... Son sérieux pourra attirer sur lui les regards du responsable d'un service compétition et il se verra peut-être confier une voiture d'usine. Il lui faudra cependant avoir un métier, pour vivre entre les courses...

Reste la vitesse pure, la course en circuit au volant d'une monoplace ou d'un prototype de voiture Grand Tourisme. Ici encore, beaucoup d'appelés et très peu d'élus !... Les Français sont d'ailleurs particulièrement défavorisés, alors que les Anglais et les Italiens disposent d'un nombre et d'un éventail de voitures beaucoup plus important pour pouvoir espérer « sortir du rang ».

De toutes façons, il faut savoir que l'entretien d'une monoplace, même de Formule 3, impose des frais énormes. Et, ici encore, que faire contre des pilotes semi-professionnels ou professionnels, qui bénéficent de voitures d'usine toujours dotées des derniers perfectionnements ? Quelques jeunes Français fortunés ont tenté l'aventure et ont plus ou moins été obligés de renoncer, après une ou deux saisons, handicapés qu'ils étaient par leur matériel vite périmé et arrêtés par les sacrifices financiers qu'il leur fallait consentir chaque fois qu'il était nécessaire de réparer leur voiture.

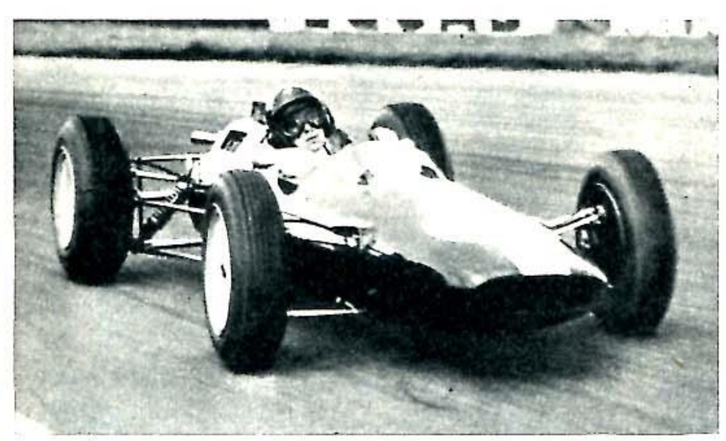
HEUREUX ANGLAIS !...

En Angleterre, le problème est différent. La multitude de courses organisées en circuit pour les voitures de tourisme, permet de déceler les jeunes exceptionnellement doués qui sont, par la suite, appelés à faire leurs débuts en Formule 3, puis en Formule 2, ou sur des voitures Grand Tourisme. Ils gravissent ainsi tous les échelons pour, finalement, se retrouver au volant d'un bolide de Formule 1.

Pratiquement tous les grands coureurs anglais ont suivi cette filière qui permet de devenir coureur professionnel, c'est-à-dire un coureur qui vit de la course. Combien y sont arrivés ? Fort peu et l'on comprend pourquoi : le temps, l'argent, les dons, comme nous le disions plus haut... mais dans ce domaine, les dons doivent être encore plus exceptionnels que pour les rallies !...

S'il existe une multitude de jeunes Français dont l'ambition

PILOTE DE COURSE



Le fin du fin est d'arriver à piloter ces joyaux de mécanique que sont les monoplaces de Formule I : une joie réservée à une quinzaine de pilotes dans le monde, pas plus !...

est de devenir coureurs, la chose est normale. Le sport automobile est en effet un sport attachant qui exige des qualités d'homme et qui procure d'immenses satisfactions. Il est, hélas ! bien regrettable que ce sport ne jouisse pas de la même faveur qu'en Angleterre !...

Il est vain de s'extasier devant les FERRARI, les COBRA, les PORSCHE 904 qui sont à la portée d'une infime fraction de sportifs très fortunés. Ce qu'il faudrait, à notre avis, c'est vulgariser ce sport, en favorisant l'organisation d'épreuves pour voitures de série qui donneraient aux jeunes l'occasion de mettre le pied à l'étrier. Ne vaut-il pas mieux savoir bien conduire et être rompu aux multiples acpects de la compétition automobole (rallies, épreuves de vitesse et d'endurance en circuit) avec toutes sortes de voitures de tourisme, que d'acquérir une ALFA ROMEO GT, une PORSCHE ou — si l'on en a les moyens — une FERRARI et avoir tout à apprendre ?

(A suivre) **Alain BERTAUT**




MARIANNE MILLE


JACKY MOULIERE


SUZY GORINY


MICHEL LAURENT

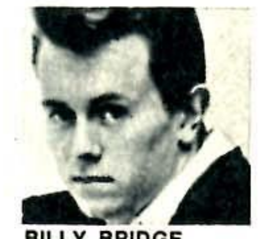

ALICE DONA


MICHEL PAJE


AUDREY ARNO

DANY BOY


TINY YONG

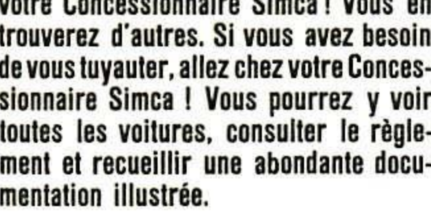

BILLY BRIDGE

Attention les amis !

vous avez jusqu'au 16 NOVEMBRE pour déposer votre bulletin-réponse du

GRAND CONCOURS "SALUT LES SIMCA"

chez le Concessionnaire Simca le plus proche de votre domicile



TRES IMPORTANT : si vous avez perdu votre bulletin-réponse, allez chez votre Concessionnaire Simca ! Vous en trouverez d'autres. Si vous avez besoin de vous tuyauter, allez chez votre Concessionnaire Simca ! Vous pourrez y voir toutes les voitures, consulter le règlement et recueillir une abondante documentation illustrée.

et rappelez-vous:

DES MILLIERS DE MICROSILLONS

1300 essais en SIMCA 1000, volant en mains

13 SIMCA 1000 A GAGNER



En 18 Photos, toute l'aviation britannique 1965.

DE NOTRE ENVOYE SPECIAL A FARNBOROUGH,
ROLAND DE NARBONNE

APRES une interruption de deux ans, l'industrie aéronautique britannique a de nouveau convié ses clients du monde entier à venir, à Farnborough, faire le point des productions qu'elle leur propose.

On attendait surtout, en fait, de ce « show » aéronautique, qu'il permette de faire le point en ce qui concerne la future politique anglaise : collaboration étroite avec les autres industries européennes, ou poursuite d'une indépendance demeurée, jusqu'ici, presque totale. Tout permet de penser que, cette fois, la Grande Bretagne est décidée à jouer la carte européenne, la seule d'ailleurs qui puisse la sauver.

Car l'industrie aéronautique britannique est bien malade. Si elle n'est pas la seule dans ce cas de ce côté de l'Atlantique, ce n'est pas une consolation. Les Anglais ont, trop longtemps, misé entièrement sur leur marché national, c'est-à-dire les Services Armés et les transporteurs civils. Pour eux ont été conçus des avions répondant très étroitement à leurs besoins. Si étroitement, même, que beaucoup n'ont pu trouver de débouchés à l'étranger, ce qui conduit à des séries très limitées impliquant un prix élevé pour chaque avion. C'est le cas du « P-1 » militaire, des « Comet », « Trident » et « VC. 10 » de transport, dont les chaînes n'ont produit ou ne vont produire que quelques dizaines d'unités seulement. Pour amortir les frais d'études, la mise au point des prototypes et l'installation des chaînes, il en faudrait plus de cent, voire même parfois plusieurs centaines...

NECESSITE DE COLLABORER AVEC D'AUTRES NATIONS

Face au prix de plus en plus élevé des avions qui ne peuvent, de ce fait, être acquis qu'en nombre réduit par un même pays, la seule solution est de collaborer avec d'autres nations, de construire à deux ou trois un avion dont les commandes respectives des pays promoteurs pourront s'additionner. On parvient ainsi seulement à atteindre un chiffre assez important pour justifier le programme de développement d'un nouveau matériel.

Jusqu'à présent, les Anglais avaient toujours refusé cette idée de collaboration, acceptant de vendre leur matériel, mais se refusant à importer, ou ne le faisant que dans les cas tout à fait désespérés.

« Concorde » fut une première brèche dans l'isolement anglais. Il y a en a eu fort heureusement d'autres depuis et, aujourd'hui, la voie semble être ouverte à une collaboration de plus en plus étroite de l'industrie aéronautique anglaise avec ses consœurs continentales. C'est d'ailleurs, pour toutes, la meilleure — et peut-être la seule — chance de survivre.

Il ne faut pas oublier d'ailleurs que plus de la moitié des avions européens volent avec des moteurs anglais. C'est le cas de « Caravelle », de l'« Atlantic », du « Mirage III V » et de bien d'autres. Tous — ou presque — utilisent bon nombre d'équipements britanniques. Et puis, au siècle des avions supersoniques, la Manche est devenue un rampart trop dérisoire pour isoler un pays. C'était bon du temps de la marine à voile !...

Roland de Narbonne.

NOTRE PHOTO :

« Concorde » est le symbole des bonnes intentions britanniques vis-à-vis de l'Europe. Premier transport supersonique du monde occidental, ce projet étudié et réalisé en commun par SUD AVIATION et la BAC volera en 1967. Au poids de 148 tonnes, « Concorde » transportera 118 passagers en 3 heures 25 minutes sur Paris-New York (6.064 kilomètres).

Toute l'aviation britanique

SUITE DE LA PAGE 25

1



2



Légendes

1. Le « BUCCANEER » — ex « Blackburn » — est un avion d'attaque conçu pour voler à très basse altitude, à des vitesses légèrement inférieures à celles du son. Biplace destiné aux porte-avions, il emporte dans son fuselage et sous sa voilure un armement particulièrement puissant. La version Mk. 2 est dotée de deux Rolls Royce « Spey ». Performances secrètes.

2. Le HS « TRIDENT » — ex- de Havilland « DH-121 » — triréacteur de transport, souffre d'avoir été conçu « sur mesure » pour la compagnie « BEA ». Une quarantaine d'exemplaires sont commandés, dont une demi-douzaine seulement pour l'exportation. Le « Trident » peut emporter jusqu'à 101 passagers. Trois réacteurs « Spey » de 4.470 kgp. Vitesse de croisière : 982 km/h.



3



4



5



3. Le SHORT «S
laid, mais f
Deux turbines
« Astazou » assur
pulsion. Au poid
5.660 kg, le « Sk
porte 18 passage
kg de frêt à 750
t~nce, à une vite
sière de 280 kilo
re. C'est le cam
des pays r

4. Le BEAGLE
faire concurre
moteurs légers

6



7



8



9



Y VAN »,
ctionnel.
rançaises
sa pro-
total de
n » em-
ou 1.815
de dis-
de croi-
res/heu-
volant
es.

vise à
aux bi-
éricains.

C'est un petit quadriplace aux lignes sympathiques, équipé de deux moteurs de 195 cv qui lui permettent de croiser à 280 km/h sur 1.300 kilomètres de distance.

5. Pour pouvoir fourni à la Royal Air Force un cargo de moyen tonnage au meilleur prix, HAWKER SIDDELEY a transformé le type « 748 » (ex-Avro) en l'équipant d'un arrière de fuselage relevé permettant de disposer d'une vaste porte ventrale. Les turbines sont des RR « Dart » de 3.245 cv. Connu sous le nom de « ANDOVER », cet avion peut transporter 52 soldats ou 6.800 kg de frêt à 500 kilomètres/heure.

6. Dérivé du petit monoplace «GNAT», le «GNAT TRAINER» est un biplace d'entrainement avancé, qui permet aux pilotes de s'accoutumer aux phénomènes soniques et à utiliser leurs armes. C'est le plus petit avion à réaction en service. Sa vitesse est de Mach 0,95.

7. Le « Bac 221 » c'est «Bébé-Concorde ». Cet avion, vous le savez, doit expérimenter en vol la forme d'aile de « Concorde ». Vous noterez que le nez se «plie» pour améliorer la visibilité du pilote à l'atterrissage.

8. Encore une belle machine britannique boudée par la clientèle : le « SUPER VC - 10 » de la BAC, qui arrive très en retard sur les BOEING et DC-8, sans apporter d'avantages très déterminants. Ses quatre réacteurs RR « Conway » de 9.800 kgp emportent jusqu'à 180 passagers à 880 kilomètres/heure sur 5.700 km.

9. La Royal Air Force a commandé dix cargos lourds « Belfast » à SHORT. Trois volent déjà... Leur poids au décollage dépasse 100 tonnes avec une charge de plus de 36 tonnes. Quatre turbines RR « Tyne » de 5.730 cv. Vitesse : 650 kilomètre/heure à pleins gaz.

SUITE PAGE 28

SUITE DE LA PAGE 27

LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS BRITANNIQUES

— BRITISH AIRCRAFT CORPORATION (BAC), qui groupe les usines de Vickers, English-Electric, Bristol et Hunting.
— HAWKER SIDDELEY AVIATION (HSA), qui réunit les usines de Hawker, Avro, Gloster, Armstrong Whitworth, de Havilland, Folland et Blackburn.
— HANDLEY PAGE et SHORT, qui sont demeurés indépendants.
— BRISTOL SIDDELEY et ROLLS ROYCE, qui sont les deux principaux fabricants de moteurs et réacteurs.
— BEAGLE, qui a repris AUSTER, est le seul fabricant d'avions légers.

1



2



3



1. — Le « BAC III », l'un des espoirs de l'industrie anglaise, totalise déjà 65 commandes mais a eu successivement trois accidents... C'est une petite « Caravelle » pour 63 à 80 passagers, remarquable par sa grande économie d'exploitation.

2. — Avec le « P1 » la RAF dispose d'un excellent intercepteur mais son gros défaut est de n'être bon qu'à cela. Et à une époque où il y a de moins en moins de bombardiers, c'est évidemment très limitatif. Avec deux RR « Avon » à post-combustion, le P.1 dépasse Mach 2 et grimpe « comme un ascenseur ». Poussée disponible : près de 15 tonnes pour un poids de 16 tonnes.

3. — Après une première série de dix avions civils et de 56 appareils militaires, HAWKER SIDDELEY produit en petit nombre une version de son « Argosy », l'avion-cargo idéal. Robuste, sûr et économique, il arrive un peu trop tôt sur un marché du frêt encore sous-développé, sur les courtes distances qui sont les siennes. Quatre RR « Dart » de 2.100 cv. Poidts total : 42 tonnes, avec 14 tonnes de charge.

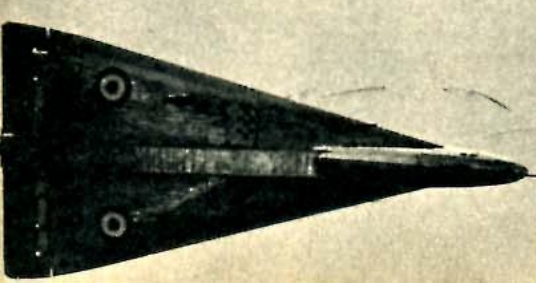
4. — Le HAWKER SIDDELEY 125, petit biréacteur de transport et d'affaires, n'est pas particulièrement beau. Mais il a cet avantage de coûter beaucoup moins cher que ses concurrents et d'être déjà produit en série. « Moins cher », cela veut dire 188.000 livre et une livre vaut 13 F. Faites le calcul ! Deux réacteurs BS « Viper » de 1.400 kgp; 6/8 passagers; 670 km/h.

4





Le HAWKER SIDDELEY «P.1127» est actuellement le plus avancé des avions militaires à décollage vertical. Ce qui ne le conduira pas loin d'ailleurs, puisque 15 exemplaires seulement seront construits. Depuis ses ennuis au Bourget l'an dernier, cet avion ne fait que des démonstrations très « calmes » !



Ce monstre à la silhouette préhistorique, c'est le HANDLEY PAGE 115, la flèche en papier volante. Cet extraordinaire avion expérimental, associé aux études de « Concorde », a une flèche de 74° : record du monde ! Il est d'une maniabilité étonnante. Un réacteur « Viper ». Vitesse : 580 kilomètres/heure.

LES PRINCIPALES INDUSTRIES AERONAUTIQUES DU MONDE

On peut prendre divers points de repère pour comparer les industries. Le nombre des ouvriers qu'elles emploient en est un très commode. Voici des chiffres éloquents dans le domaine de l'industrie aéronautique :

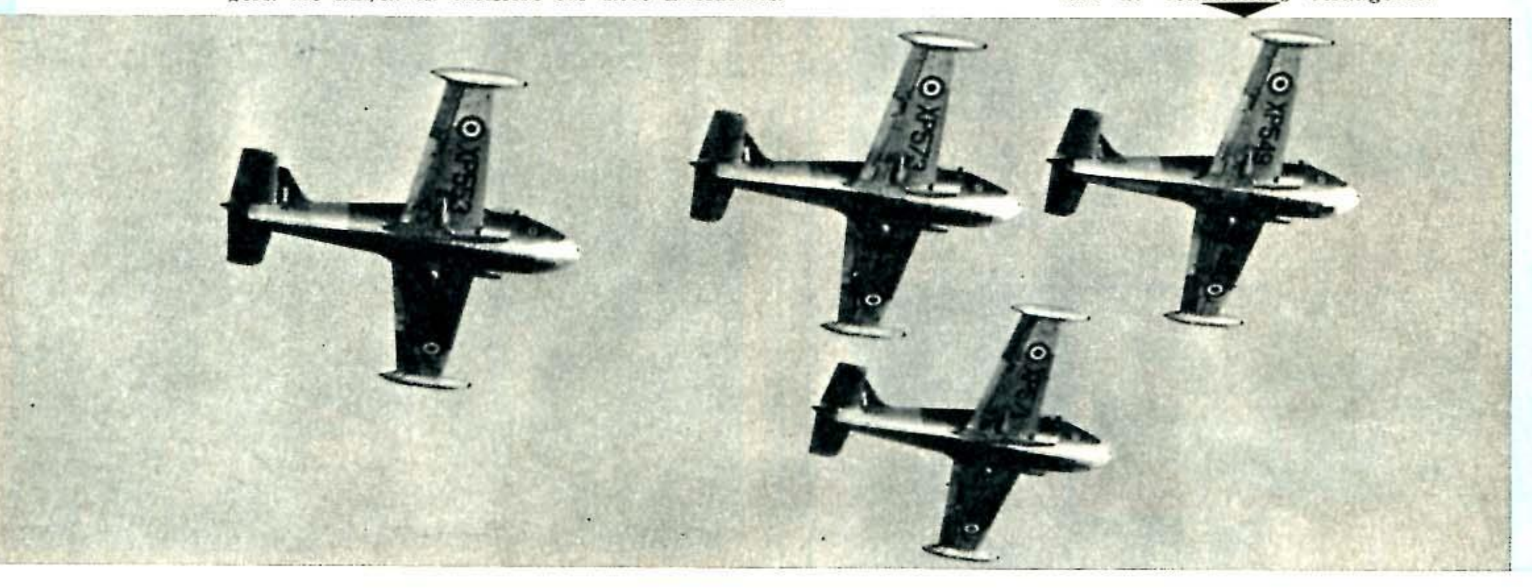
— Etats-Unis	1.250.000 ouvriers
— Grande Bretagne	263.000 ouvriers
— France	85.000 ouvriers
— Allemagne	32.000 ouvriers
— Japon	25.000 ouvriers
— Suède	8.500 ouvriers
— Hollande	5.300 ouvriers

On voit que l'industrie britannique est la deuxième du monde, bien après les U.S.A., mais avec une « avance » nette sur la France. Il est certain d'ailleurs que cette « avance » est beaucoup trop importante et que les industriels anglais devront débaucher plusieurs dizaines de milliers d'ouvriers, faute de travail, dans les deux années qui viennent.



Sur le « Herald » reposent tous les espoirs de HANDLEY-PAGE qui, refusant de se plier aux exigences de fusion avec d'autres sociétés, ainsi que le voulait le gouvernement anglais, s'est vu « couper » presque toutes ses commandes d'Etat. Moins cher que ses concurrents de même classe, il se vend bien, mais par « petits paquets » de deux ou trois. Deux RR « Dart » de 2.100 cv. 50 passagers. 445 km/h. en croisière sur 1.760 kilomètres.

Voici un autre exemple d'avion pas très joli, mais économique à construire : le « jet Provost », biplace d'entraînement. Ses qualités de vol apparaissent comme très honnêtes, ce qui lui vaut bon nombre de commandes étrangères.



devine et gagne !



Les 4 photos ci-dessus font penser à un mot dont rêvent tous les champions.

Ce mot, c'est aussi le titre d'un grand magazine qui a des centaines de milliers de « fans » ! **Si tu le devines, tu recevras absolument gratuitement un exemplaire de ce magazine (80 pages, tout en couleurs, rien que des histoires complètes !)**

C'est très simple : envoie le plus vite possible ta réponse à l'adresse suivante :

SERVICE DIFFUSION, 5, RUE BAYARD, PARIS-8e.

Il suffit de compléter sur le bulletin ci-dessous les lettres manquantes remplacées par un trait (-). Tu peux recopier ce bulletin si tu ne veux rien découper. N'oublie pas ton nom et ton adresse.

BULLETIN RÉPONSE

à envoyer à **Service Diffusion**, 5, rue Bayard, Paris-8e

J'ai trouvé le titre de votre magazine, c'est : R - - - - D.

Envoyez-moi gratuitement un exemplaire.

Nom (majuscules) ....

Adresse (complète) ....

....





Une valise anti-vol destinée aux porteurs de fonds, de bijoux ou de valeurs diverses appelés à se déplacer, vient d'être présentée à Paris. Elle est équipée d'un très astucieux dispositif qui se déclanche automatiquement dès qu'elle est arrachée à celui qui la porte : trois longs pieds télescopiques de 3 m. 65 de long jaillissent de ses flancs tandis que la main du voleur est enserrée par la poignée et qu'un sifflet à roulette automatique alerte tout le quartier.

LES TIMBRES "EUROPA 1964"



Il y a neuf ans, afin de manifester leur volonté d'œuvrer pour réaliser l'unité européenne en matière de Postes et Télécommunications, plusieurs administrations postales de pays européens avaient décidé d'émettre chaque année à la même époque, un ou deux timbres dits « EUROPA ». Leur initiative a rencontré un succès croissant d'année en année et, depuis 1960, ces émissions sont placées sous le signe de la C.E.P.T. (Conférence Européenne des Postes et Télécommunications).

Cette année, le dessin choisi pour ces timbres est l'œuvre d'un artiste français — Georges Betemps — lauréat d'un concours ouvert entre les différents pays de la Conférence. Il représente une fleur dont les 22 pétales ordonnés autour de la marque CEPT symbolisent l'union des 22 administrations postales membres de la Conférence (elles n'étaient que 17 jusqu'en septembre 1963, date à laquelle a été prononcée l'ad-




Quel peut bien être cet étrange véhicule à deux roues ? ... Ne cherchez pas plus longtemps : il s'agit tout simplement de la plus grande moto du monde qui, bien sûr, est de fabrication américaine ! Longue de quatre mètres, cette « Drag-Waye » est équipée d'un moteur 4 cylindres de 980 cc. Et c'est assis à l'arrière de l'engin que son pilote le conduit.

★ Un pneu de secours qui peut être placé dans la boîte à gants d'une voiture vient d'être mis au point par l'Américain Goodrich. Replié, il a la forme et les dimensions d'une boîte de conserve de petits pois. Quand l'automobiliste malchanceux veut s'en servir, il se gonfle automatiquement et permet de parcourir une distance de 800 kilomètres.

★ La firme japonaise Mitsubishi vient de construire un sous-marin destiné à l'exploration des grandes profondeurs. Long de 14 mètres, il peut se déplacer en tous sens et est équipé de bras articulés pouvant arracher des fragments de rochers de 50 kilos au fond de la mer.

★ 20.000 garçons et filles yougoslaves aidés par 600 jeunes étrangers ont consacré leurs grandes vacances à construire le tronçon continental de l'autoroute de l'Adriatique qui, ouvert le 1er mai 1965, reliera le port de Rijeka à celui de Bar.

mission de Chypre, du Liechtenstein et de Monaco).

Le mois dernier, 18 administrations européennes adhérentes ont procédé chacune à l'émission d'une ou deux valeurs « EUROPA 1964 » : République Fédérale d'Allemagne, Autriche, Belgique, Chypre, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Luxembourg, Monaco, Norvège, Pays Bas, Portugal, Suisse et Turquie. Le Liechtenstein, participera également à l'émission, mais avec un timbre ayant un sujet différent de celui qui a été retenu.

Quant à la France, elle a émis deux valeurs :

- 0,25 F. jaune foncé, vert et rouge pourpre;
- 0,50 F. vert clair, rouge pourpre et violet.

Profitons en pour signaler que, depuis neuf ans, des philatélistes se sont spécialisés dans la collection des timbres EUROPA. Voilà, pour ceux d'entre vous dont les ressources sont limitées, une collection thématique qu'ils pourraient entreprendre à peu de frais.

LA TV POUR LES JEUNES

FEUILLETONS A GOGO

par Colette Rowski

La popularité de plusieurs héros de feuilletons a convaincu les responsables de l'O.R.T.F. que c'est là l'un des genres d'émissions préférés du public. Aussi une dizaine de nouveaux feuilletons sont-ils en préparation. qui seront diffusés sur les deux chaînes au cours des prochains mois.

Notamment des épopées, basées sur de hauts faits historiques, ou des aventures célèbres nées de l'imagination de romanciers : *Richard Cœur de Lion, Don Quichotte, Robinson Crusoë*... Vous retrouverez aussi *Thierry-la-Fronde* dans de nouvelles aventures (1) et vous ferez la connaissance d'un héros moderne très sympathique : *Bob Morane.*

Sans doute vous passionnerez-vous moins pour *Fontcouverte*, feuilleton sur l'histoire d'un village abandonné... en revanche, les plus jeunes suivront avec plaisir les nouvelles aventures de *Polly* et celles de *Belle et Sébastien.*

Quatre feuilletons de qualité vous permettent actuellement d'attendre sans impatience l'apparition sur le petit écran du preux Richard Cœur de Lion, de l'émouvant et cocasse Don Quichotte et des autres héros qui nous sont annoncés.

(1) Contrairement à ce qui était prévu avant les vacances, les nouvelles aventures de « Thierry-la-Fronde », que « *Tintin* » vous a présentées, ne seront diffusées que l'an prochain.



Un bel Indien ! Il sort tout droit du feuilleton « UN COIN DE PARADIS », que vous pouvez voir tous les dimanches, sur la première chaîne, à 19 h. 25.

Il s'agit, ici, d'un véritable Indien, bavardant avec Pierre Nivollet, réalisateur à la télévision française, qui a ramené de son voyage aux U.S.A. de passionnants reportages réunis sous le titre « LES 50 VISAGES DE L'AMERIQUE », diffusés tous les dimanches, sur la deuxième chaîne, à 21 h. Cet Indien authentique se trouve, en permanence, à la foire aux Souvenirs (fabriqués en série pour les touristes !) dans la réserve de « Cherokee », en Caroline du Nord. La véritable ressource de cette vieille terre de légendes et de poésie est le tabac : 150.000 petits fermiers y récoltent plus de la moitié de la production totale des Etats-Unis, soit 150.000 tonnes de feuilles de tabac.



Nous voici au XIXème siècle, sans Indiens et sans plumes, mais avec un héros au moins aussi rusé : ROCAMBOLE. Avec beaucoup de panache, Pierre Vernier, qui interprète ce héros romantique, triomphe des intrigues rebondissantes de ces aventures... « rocambolesques » ! Tirés du roman de Ponson du Terrail (qui n'était pas destiné à la télévision, mais à un journal quotidien) ces 39 épisodes sont diffusés néanmoins quotidiennement (ils l'ont déjà été une première fois sur la deuxième chaîne, à partir du 18 avril). La qualité et le succès de ce feuilleton, mis en scène par J.-P. Decourt, ont justifié cette reprise sur la première chaîne (tous les jours à 19 h. 40).



TINTIN A SENS

Dans le cadre de la Dizaine Commerciale de la ville de Sens (Yonne), le jeudi 22 octobre sera réservé aux jeunes.

Patronnés par « Tintin », divers jeux et concours vous seront proposés. Ils seront animés par Pierre DUTEIN, qui remettra notamment une magnifique coupe TINTIN au gagnant de la course de ROLL-TWIST.

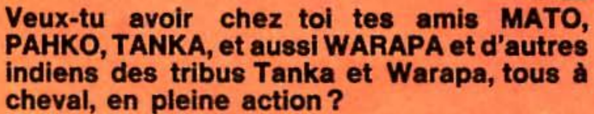
Nous vous invitons à venir nombreux vous amuser et gagner (car tout le monde gagne !) à partir de 16 heures, devant le Marché couvert.



t'offre
TOUS LES HÉROS
DU FILM TÉLÉ

LES INDIENS





Veux-tu avoir chez toi tes amis MATO, PAHKO, TANKA, et aussi WARAPA et d'autres indiens des tribus Tanka et Warapa, tous à cheval, en pleine action ?

Le chocolat KOHLER te les offre : ce sont de magnifiques personnages en métal vernis "grand format" et en couleurs.



Comment faire pour les avoir ?

Tu l'as remarqué, sur chaque tablette de KOHLER il y a un dessin représentant 2 carrés de chocolat.

Si tu nous envoies 5 de ces dessins (tu les auras donc découpés sur 5 tablettes) et 2 timbres à 0,25 F (pour frais d'expédition), nous t'enverrons tout de suite la série de 5 héros que tu auras choisie.

Si tu nous envoies 10 découpages et 4 timbres, tu recevras les 2 séries de ton choix.

Si tu nous envoies 15 découpages et 6 timbres, tu recevras les 3 séries.

Voici les 3 séries :

SÉRIE N° 1	SÉRIE N° 2	SÉRIE N° 3
MATO (sans armes)	MATO (au combat)	TANKA
WANY	WARAPA	WACOMO
PAHKO	2 indiens Tanka	1 indien Tanka
1 indien Tanka	1 indien Warapa	2 indiens Warapa
1 indien Warapa		

Si tu nous envoies une lettre, écris bien lisiblement ton nom et ton adresse, et la série que tu choisis. Mais, si tu veux, tu peux nous envoyer le bon de commande ci-dessous.

BON DE COMMANDE A DÉCOUPER

à envoyer à : SOPAD - B.P. n° 49 NANTERRE (Seine)

NOM ....

adresse..

....

âge ....

Je désire recevoir	
	LA SÉRIE N° 1 ☐
(mettre une croix en face de la série choisie)	LA SÉRIE N° 2 ☐
	LA SÉRIE N° 3 ☐



Les chevaux supplémentaires

DES "PEUGEOT 404" 1965

ne risquent pas de prendre le mors aux dents !

La **Peugeot** 404 avait trop de qualités pour que les esprits chagrins ne lui trouvent pas un petit défaut ! Elle était rapide, douce à conduire, confortable, silencieuse et particulièrement robuste... Quel pouvait donc être son « talon d'Achille » ?... On trouva : le freinage était insuffisant en conduite « sport ».

Pour les dirigeants de la firme de Sochaux, ce reproche était ridicule, la « 404 » n'étant pas une voiture de sport.

Si les « 404 » 1965 sont équipées de nouveaux freins sensationnels, ce n'est pas que ces grandes routières soient désormais conçues pour rivaliser avec les « Ferrari », mais c'est simplement parce que leurs moteurs développent des puissances plus élevées qui autorisent des accélérations et des vitesses de pointe supérieures. Or, il va de soi que l'efficacité du freinage d'une voiture doit être proportionnelle aux vitesses qu'elle peut atteindre.

167 KM/HEURE

Cette augmentation de puissance, on l'attendait et on l'espérait depuis que le moteur de la « 404 » a été doté d'un vilebrequin à cinq paliers (au Salon de l'an dernier).

Le moteur 404 à carburateur développe désormais 76 ch, au lieu de 72, et la vitesse maximum de la **Berline Grand Tourisme** 404 dépasse ainsi 145 km/h.

L'augmentation de puissance du moteur 404 à injection indirecte d'essence est plus importante, puisque ce moteur développe maintenant 96 chevaux au lieu de 85, grâce aux modifications apportées à la culasse, aux soupapes, aux pistons, aux tubulures d'admission et d'échappement et à la pompe d'injection. De ce fait, les trois modèles qui sont équipés de ce moteur avec une différence de prix de 1.300 F.) bénéficient désormais de performances très supérieures, qui les rendent plus que jamais très compétitifs sur le marché international : la **Berline Grand Tourisme Super Luxe** atteint 160 km/h, tandis que le **Coupé** et le **Cabriolet 404 Super Luxe** « montent » à 167 km/h. Ces trois modèles sont équipés en série de pneus spéciaux « grande vitesse » et des nouveaux freins thermostables assistés à l'avant (1).



Le Coupé 404, carrossé par Pinin Farina, l'une des plus jolies voitures d'aujourd'hui, est maintenant entré dans la catégorie des plus de 165 kilomètres/heure.

LES NOUVEAUX FREINS THERMOSTABLES ASSISTES

Tandis que des ingénieurs se penchaient sur les moteurs pour améliorer leur rendement (sans diminuer la souplesse qui rendait leur utilisation si agréable), d'autres spécialistes s'attaquaient au problème du freinage.

Un essai à Montlhéry nous a permis de constater que la solution qu'ils ont adoptée est d'une efficacité, d'une stabilité

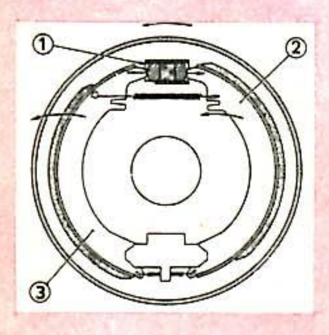
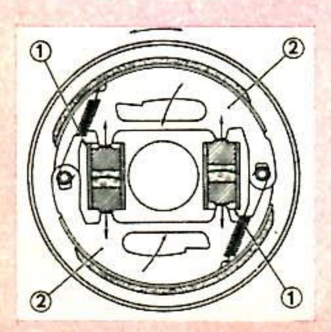
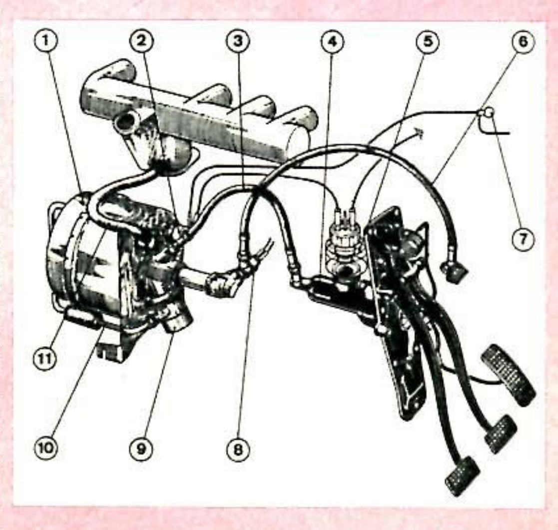


Schéma des freins « H.C.S.F. » montés à l'arrière des 404. Quand on freine, le liquide hydraulique agissant sur le cylindre récepteur à double effet (1) repousse, comme les petites flèches l'indiquent, les segments (2) et (3) vers le tambour. Celui-ci tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le segment (2) est « tendu » (il tend à repousser le piston qui le comprime dans le cylindre (1)), tandis que le segment (3) tend au contraire à s'ouvrir dans le sens de rotation du tambour : c'est l'effet d'auto-serrage.



Freins avant thermostables des 404 1965 : il n'y a plus un seul cylindre récepteur, mais deux, à double effet (1) et les deux segments (2) sont « tendus », sans effet d'auto-serrage, d'où la nécessité d'une assistance par servo-frein.



Système d'assistance des freins thermostables par « Hydrovac » : (1) Hydrovac, (2) Manocontact indicateur de fonctionnement de l'Hydrovac, (3) Flexible du maître-cylindre à l'Hydrovac, (4) Maître-cylindre, (5) Réservoir de liquide de frein avec couvercle indicateur de niveau), (6) Flexible d'alimentation générale des freins, (7) Témoin d'assistance et de niveau du liquide de frein, (8) Contacteur de stop, (9) Filtre à air sur valve de commande, (10) Canalisation de transfert, (11) Canalisation de dépression.

et d'une endurance remarquables.

Les freins ont été baptisés « thermostables » parce qu'ils sont pratiquement insensibles à l'échauffement et à l'humidité. Cette précieuse qualité a été obtenue essentiellement par :

— la grande surface de friction des garnitures,

— l'emploi de garnitures d'une composition spéciale supportant des températures de l'ordre de 400 degrés,

— l'adoption de tambours spéciaux, dits « composites », parce qu'ils sont réalisés en fonte et en acier, alliance qui présente la meilleure conductibilité thermique. De plus, la jante nervurée de ces tambours offre une surface de refroidissement maximum.

En outre, ces freins sont d'un type techniquement très évolué : les deux segments sur lesquels sont collées les garnitures et qui, lors du freinage, viennent s'appuyer sur le tambour, sont du type « tendu », qui élimine tout effet d'auto-serrage.

L'auto-serrage, s'il accroît automatiquement la pression des garnitures sur le tambour, a malheureusement l'inconvénient d'être proportionnel au coefficient de frottement des garnitures, donc de varier en fonction de leur température et de leur degré d'humidité.

Rien de tel ne se produit avec les nouveaux freins montés à l'avant des 404 : leur échauffement ne diminue pas leur efficacité. Et l'absence d'effet d'auto-serrage ne diminue pas non plus la pression des garnitures contre les tambours, car les freins sont **assistés**, par un servo-frein à dépression : **l'Hydrovac**, qui utilise la dépression existant dans la tubulure d'admission du moteur et agit sur la commande hydraulique des freins. Le faible effort exercé par le pied du conducteur sur la pédale de frein se trouve ainsi fortement augmenté par le servo-frein.

Ce système autorise en toutes circonstances, un freinage à la fois progressif et très puissant, qui permet d'utiliser en toute sécurité la puissance accrue des 404 à injection (2), c'est-à-dire de rouler décontracté, et de réaliser des moyennes élevées sans tension nerveuse fatigante.

(1) Vous le savez sans doute : les freins arrière doivent être moins puissants, car au freinage une partie importante du poids de la voiture se reporte sur l'avant, ce qui augmente en même temps l'adhérence des roues AV et diminue celle des roues AR.

(2) Les freins thermostables assistés sont montés également sur le nouveau break 404 Super Luxe et peuvent l'être moyennant un supplément de 250 F. sur la Berline Grand Tourisme.



Grand amateur de voitures de sport, Steve Mac Queen a fait la connaissance, lors de son récent passage à Paris, de René Bonnet, qui lui a prêté un de ses « Djet » pour ses déplacements en Europe et qui, inquiet de le savoir désarmé (il venait de vendre sa « Winchester » à canon scié !...) lui a proposé d'emmener dans sa « Djet » ce fusil à pierre des guerres nappoléoniennes !... « Tintin » est heureux de vous annoncer que vous trouverez

DANS SON NUMERO DE LA SEMAINE PROCHAINE,

UN REPORTAGE GEANT SUR STEVE MAC QUEEN

VOUS POUVEZ PARTICIPER A LA « COUPE LIONEL 1964 »

Le Magasin « Lionel » (1) met à la disposition des jeunes, les 29, 30, 31 octobre et les 1er, 3, 5, 6, 7 et 8 novembre, de 10 heures à 12 heures et de 15 heures à 18 heures, un circuit de courses de voitures électriques « Scalextric » et vous propose de participer à un grand championnat qui se terminera le 8 novembre par une finale, et par la remise aux candidats sélectionnés pour leur adresse, leur coup d'œil et la rapidité de leurs réflexes, de la coupe « Lionel ». De nombreux autres prix sont prévus.

Au cours de cette finale, un cocktail sera offert à tous les finalistes et à leur famille.

REGLEMENT

Course contre la montre, avec dix tours de circuit et handicap d'une seconde par année d'âge ; pénalité de deux secondes à chaque fois que la voiture sortira de la piste.

Précisons que le gagnant 1963 a réalisé une moyenne réelle de 67 km 125 à l'heure.

(1) « Lionel », 18, avenue de Fontainebleau, Le Kremlin-Bicêtre (Seine).

THE W. GIMMICKS A HAMBURG !

Notre collaborateur Eddie Warner, dont la carrière remonte à 1949 (il a lancé tour à tour la Samba, le mambo et le cha-cha-cha !) vient de connaître la consécration suprême en étant le premier Français invité à se produire avec son orchestre au « Star Club » de Hambourg, véritable « temple » du rock en Europe, et qui n'a invité jusqu'ici que des vedettes de tout premier plan, telles qu'Elvis Presley, Ray Charles, Fat's Domino, ou Brenda Lee. C'est également au « Star Club » que les Beatles ont fait leurs débuts et enregistré leur premier disque.

C'est son disque « Hot Rods » (Polydor, n° 27 125) interprété par un nouvel orchestre qu'il avait créé et baptisé les « W. Gimmicks » qui a valu à Eddie Warner cette flatteuse invitation au « Star Club » de Hambourg.

CHAMPIONNAT INTER
«TINTIN» - «PAR

C'est demain jeudi 22 octobre à *Orbec* (Calvados), Place de la Mairie, que se disputera la secon- épreuve de notre Championnat, organisé par « *Tintin* » et « *Paris-Normandie* » avec le concours du *Circuit 24*.

Toute la semaine, vous avez eu le loisir, jeunes habitants d'Orbec, de retirer des bulletins d'inscription chez les commerçants de votre ville. Au verso de ce bulletin vous devrez coller la partie du personnage dessiné ci-contre que nous publions et l'autre partie qui paraîtra dans les pages de « *Paris-Normandie* » du jeudi 22 octobre. Soyez nombreux à nous rapporter ces bulletins complets, et vous aiderez ainsi *Orbec* à marquer des points pour le Championnat.



La partie manquante de ce personnage paraîtra dans le numéro de « PARIS-NORMANDIE » du jeudi 22 octobre.

...REGIONAL DES JEUNES
...S-NORMANDIE»

Nous vous rappelons qu'à l'issue des autres jeux également qualificatifs pour ce challenge, vous emportez, chaque semaine, des prix magnifiques (1 vélo, 1 coffret « *Circuit 24* », 1 boîte de construction « *Pierres Magiques* », des cravates, des albums, et *1 Roll-Twist*, ce dernier appareil récompensant le gagnant de l'un de nos jeux sportifs, qui se trouve être précisément une course de *Roll-Twist)*.

* * *

Il y aura également un concours et des récompenses, réservés... à vos parents !

Attention, notre *Championnat Inter - Régional des Jeunes* se déplace chaque jeudi, et les épreuves du Calvados se dérouleront :

Jeudi 29 octobre : Place Pasteur à *Livarot*.

Jeudi 5 novembre : Place du Marché à *St.-Pierre s/Dives*.

Jeudi 12 novembre : Place Principale à *Falaise*.

Jeudi 19 novembre : Place de la Poissonnerie à *Trouville*.

Jeudi 26 novembre : Place Ste-Catherine à *Honfleur*.

Jeudi 3 décembre : Place du Marché à *Dives sur Mer*.

Jeudi 10 décembre : Place de la Mairie à *Mézidon*.



UNE AVENTURE DE CHICK BILL
PAR TIBET — SCENARIO : GREG

Nos amis ont compris qu'ils ont été les dupes des deux









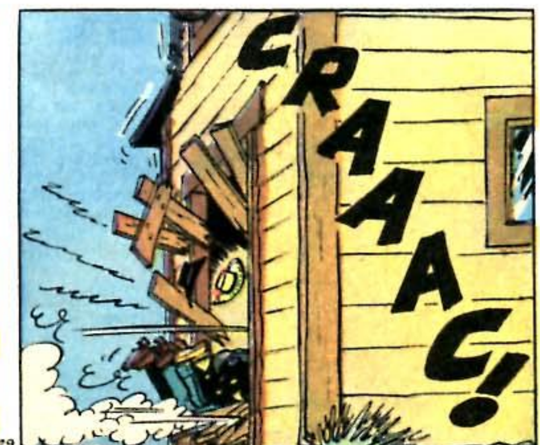






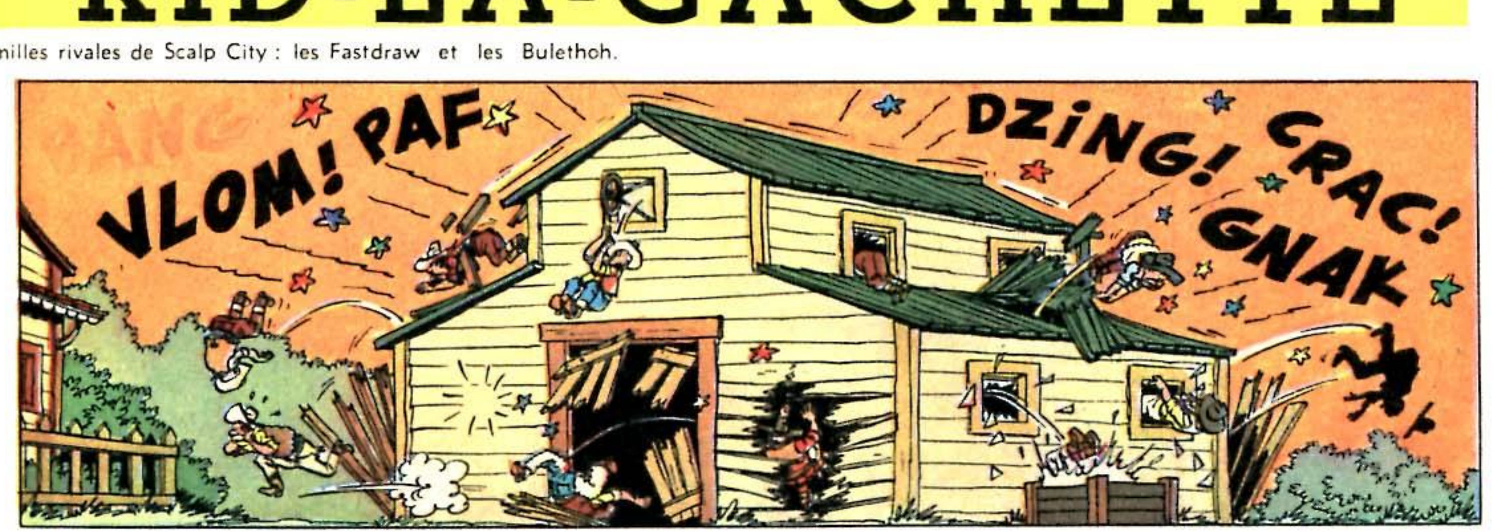






KID-LA-GACHETTE

amilles rivales de Scalp City : les Fastdraw et les Bulethoh.





















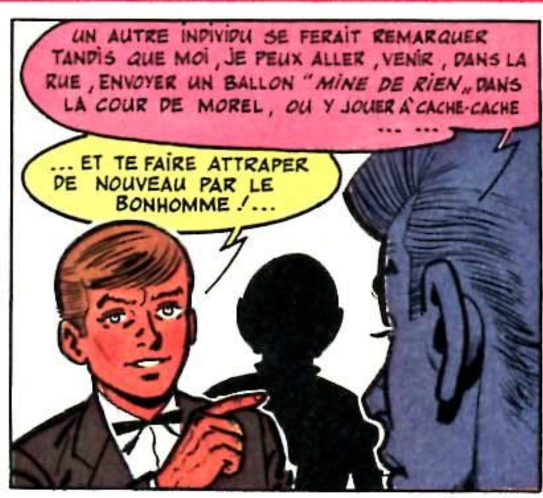
dans



Jari a raconté à son ami Mich' et à sa mère l'attitude bizarre











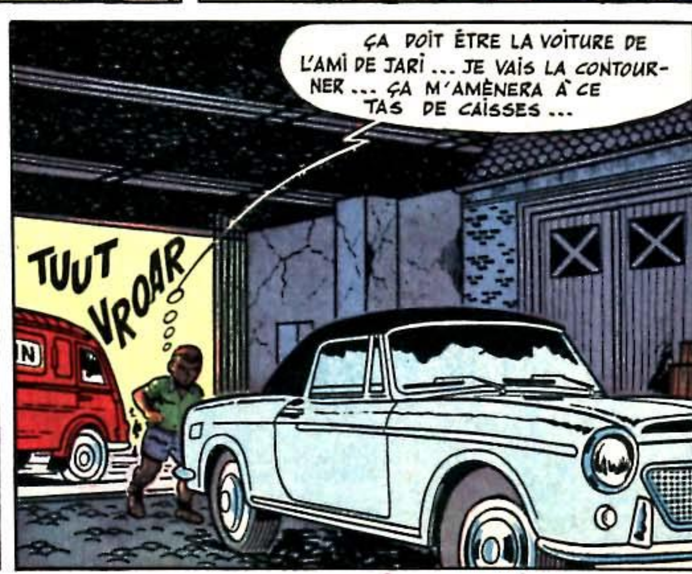












et le Diable Rouge



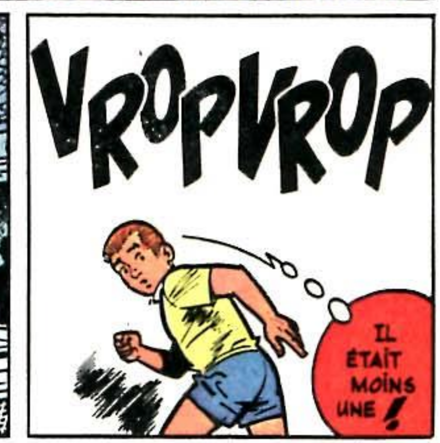
...e Pierre. Mich' propose à Jari un détective privé...

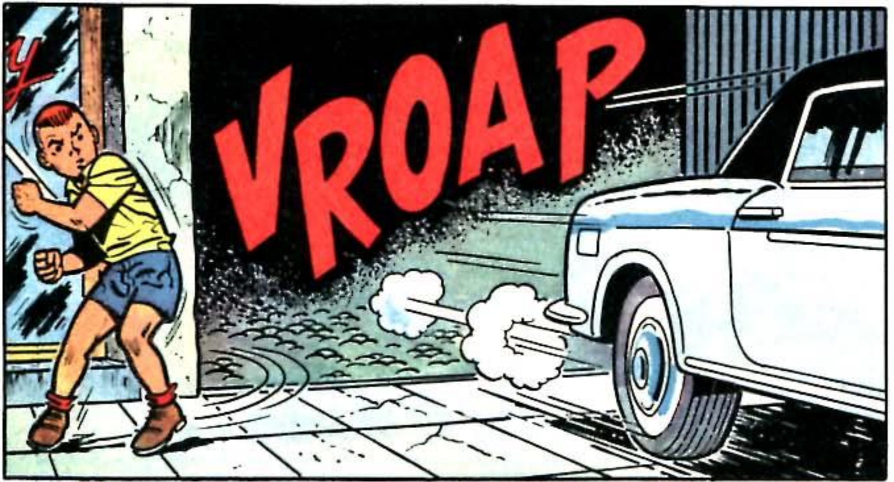




















A SUIVRE

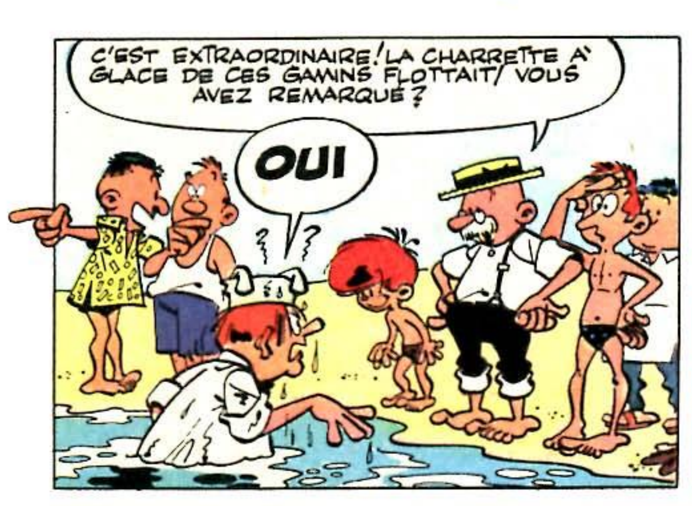
PAR

GREG.





Les essais du 0—0 en montagne ont été concluant





















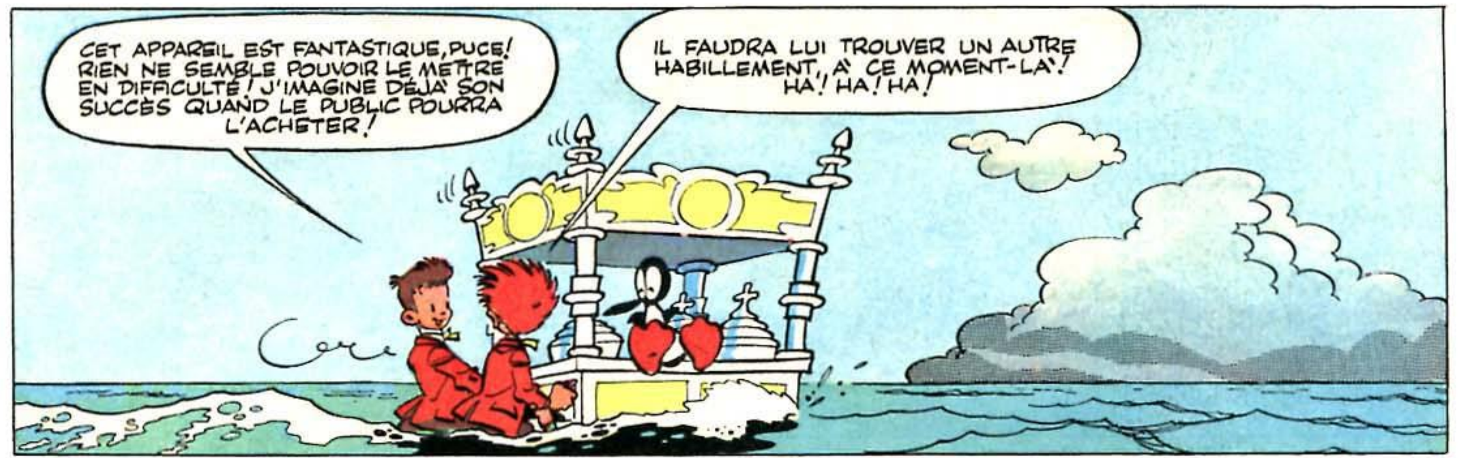


PUCE





Zig et Puce commencent les essais en mer...



















A SUIVRE



SPAGHETTI

Au Commissariat, Tacchino a rendu visite à Ross et à nos amis. Il est très enthousiaste



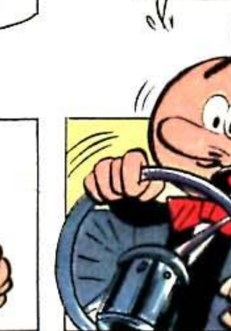














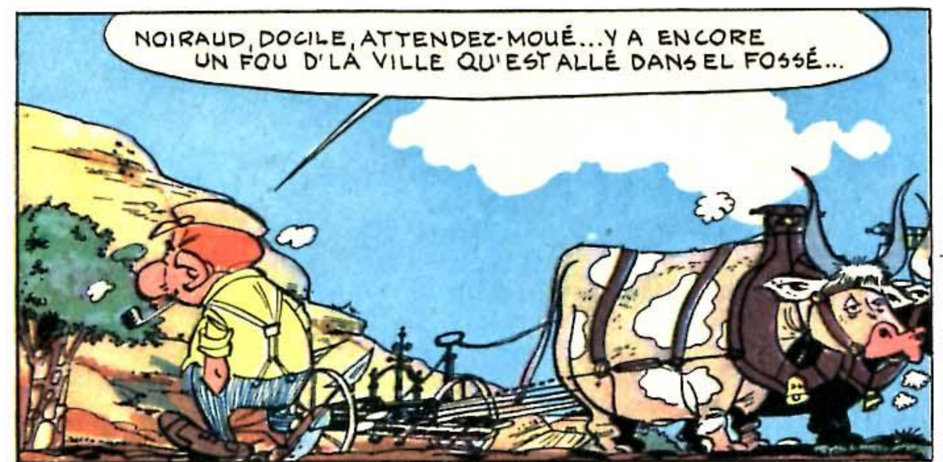




ET L'IDOLE

Attanasio et Goscinny

...t prétend que tous les journaux parlent de Ross et de sa guitare explosive !

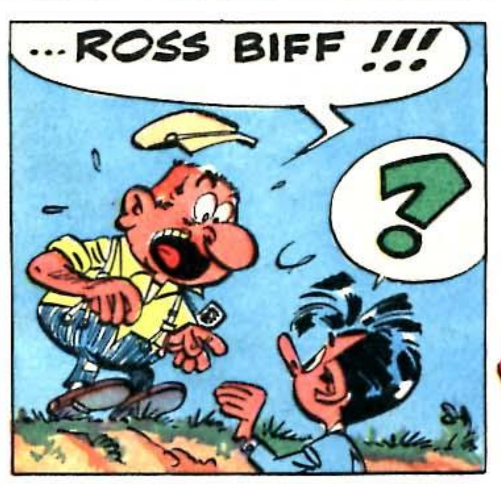










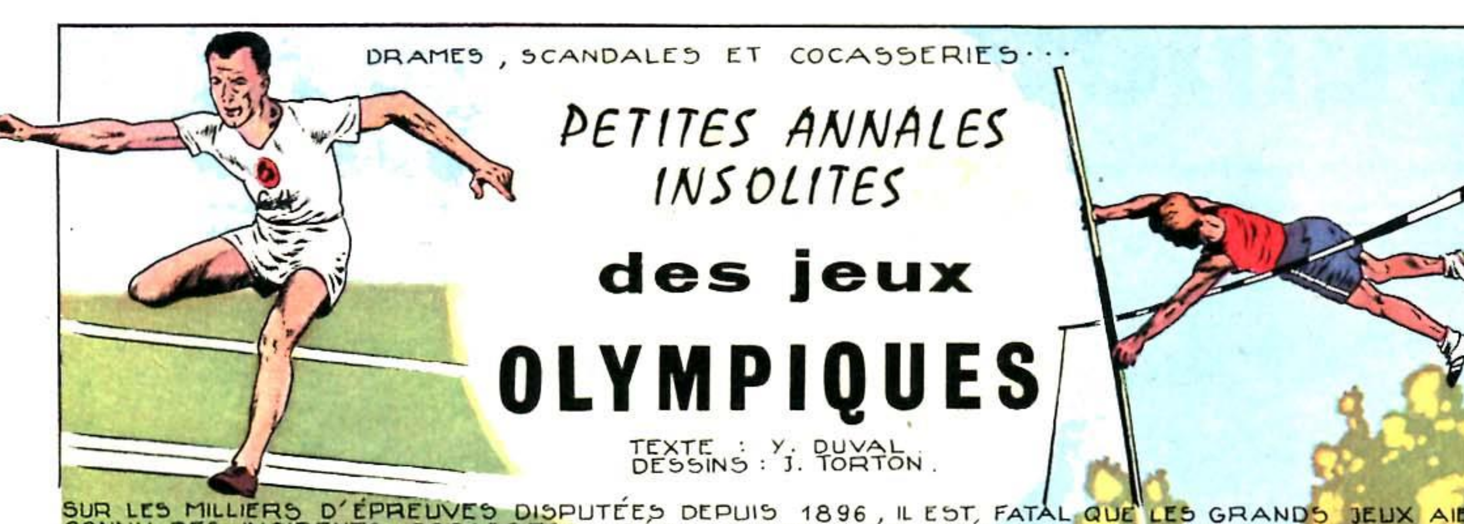










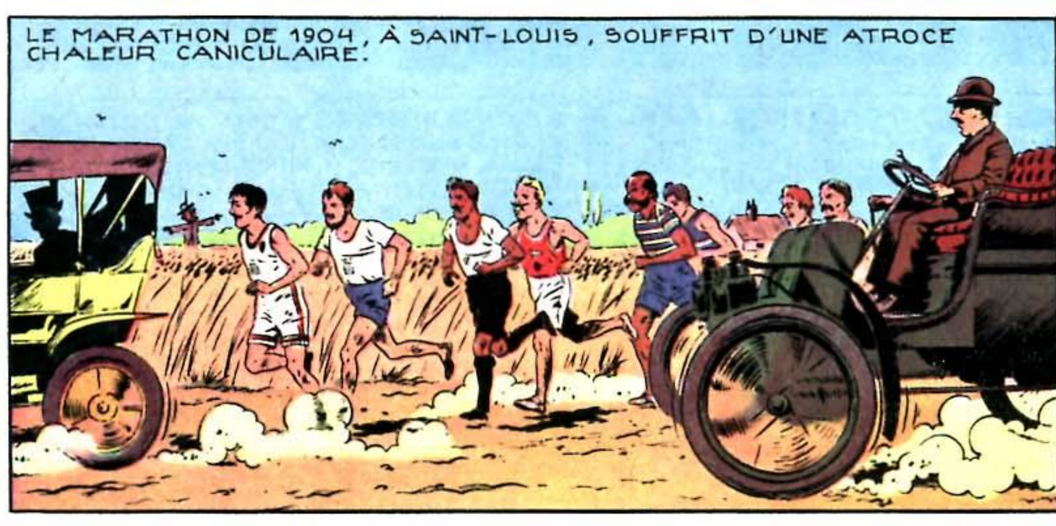

DRAMES, SCANDALES ET COCASSERIES...
PETITES ANNALES INSOLITES
des jeux
OLYMPIQUES
TEXTE : Y. DUVAL
DESSINS : J. TORTON.
SUR LES MILLIERS D'ÉPREUVES DISPUTÉES DEPUIS 1896, IL EST FATAL QUE LES GRANDS JEUX AIENT CONNU DES INCIDENTS COCASSES, DÉPLAISANTS OU PATHÉTIQUES.

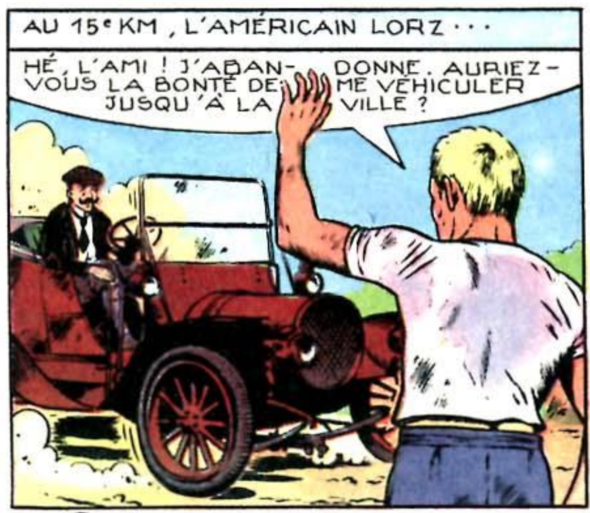

EN 1900, À PARIS
QUEL MAGNIFIQUE SAUT CET AMÉRICAIN !

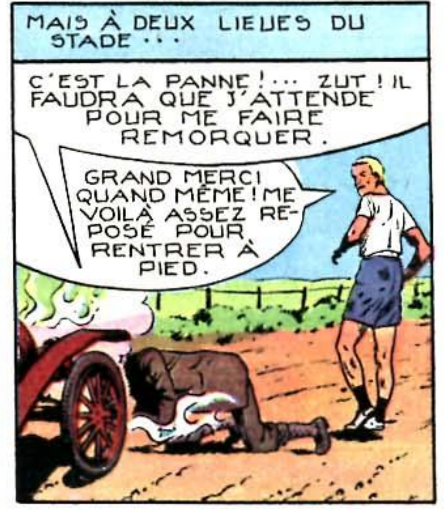

7M 17... BRAVO !
CETTE DISTANCE VOUS CLASSE EN TÊTE DES ÉLIMINATOIRES.


MAIS LE LENDEMAIN, LORS DE LA FINALE...
QUOI ? VOUS N'ÊTES PAS EN MAILLOT ?... MAIS C'EST À VOUS DE SAUTER.
INUTILE, JE NE SAUTERAI PAS. MA RELIGION M'INTERDIT DE CONCOURIR UN DIMANCHE.

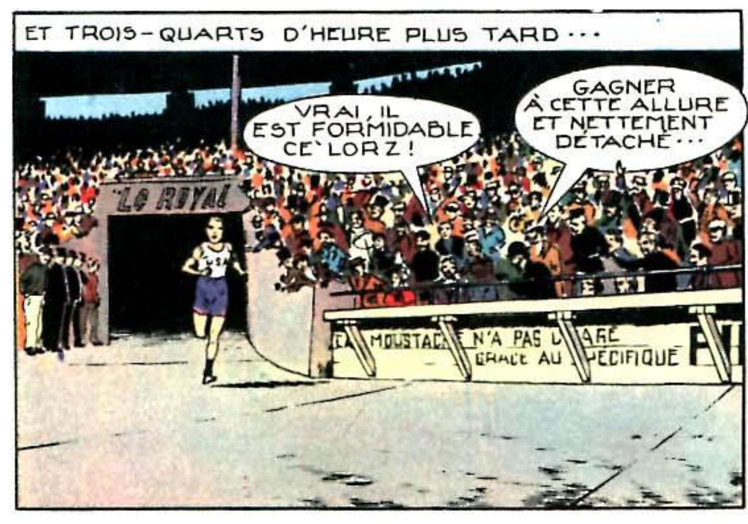

ET PARCE QU'IL ÉTAIT UN PURITAIN STRICT, PRINSTEIN FUT BATTU D'UN CENTIMÈTRE PAR UN COMPATRIOTE !


LE MARATHON DE 1904, À SAINT-LOUIS, SOUFFRIT D'UNE ATROCE CHALEUR CANICULAIRE.


AU 15e KM, L'AMÉRICAIN LORZ...
HÉ, L'AMI ! J'ABANDONNE. AURIEZ-VOUS LA BONTÉ DE ME VÉHICULER JUSQU'À LA VILLE ?


MAIS À DEUX LIEUES DU STADE...
C'EST LA PANNE !... ZUT ! IL FAUDRA QUE J'ATTENDE POUR ME FAIRE REMORQUER.
GRAND MERCI QUAND MÊME ! ME VOILÀ ASSEZ REPOSÉ POUR RENTRER À PIED.











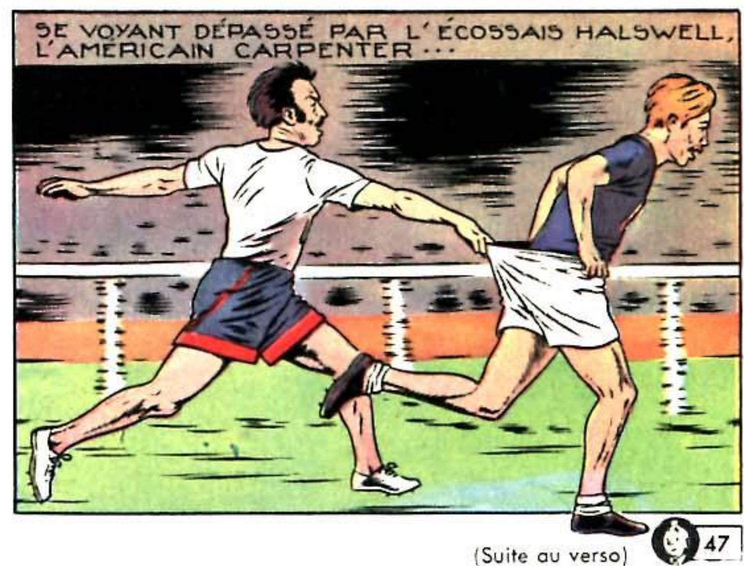












(Suite au verso)


C'EST EXACT ! CARPENTER, JE VOUS DISQUALIFIE POUR IRRÉGULARITÉ MANIFESTE.
ON RECOURRA UNE NOUVELLE FINALE SANS VOUS !


PAR SOLIDARITÉ POUR NOTRE COMPATRIOTE, NOUS REFUSONS DE RECOURIR !
TANT PIS ! HALSWELL FERA WALK-OVER...
USA


C'EST DEPUIS CE JOUR QUE LE 400 M. SE COURT LUI AUSSI EN COULOIRS.


EN 1920 À ANVERS, LE RUGBY ET LE FOOTBALL FIGURAIENT ENCORE AU PROGRAMME DES JEUX.

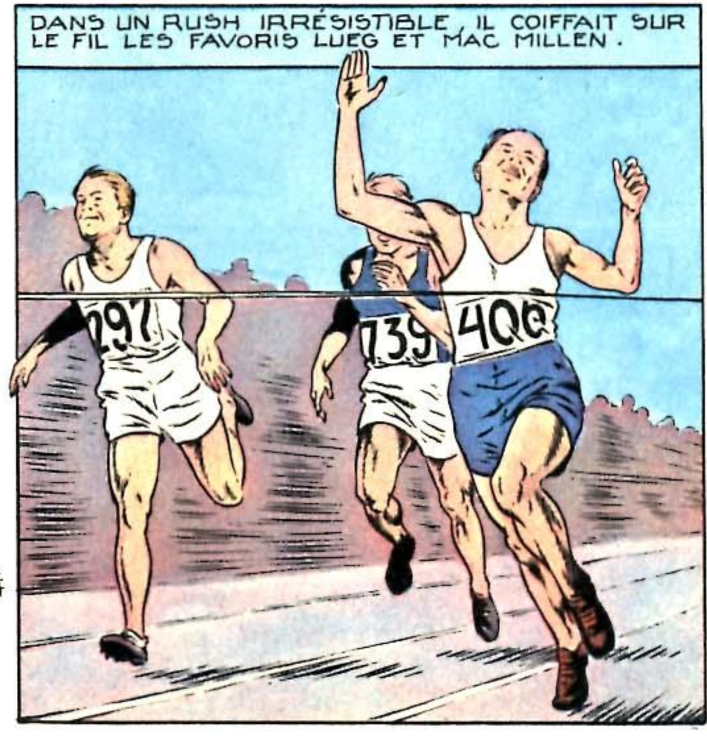

LA FINALE BELGIQUE-TCHÉCOSLOVAQUIE FUT MARQUÉE PAR DE GRAVES INCIDENTS.

3 A


PÉNALISÉS PAR L'ARBITRE, LES TCHÈQUES EN VINRENT À DES VOIES DE FAIT REGRETTABLES.


DISQUALIFIÉS, ILS LAISSAIENT LA VICTOIRE AUX BELGES, PAR 2 À 0.

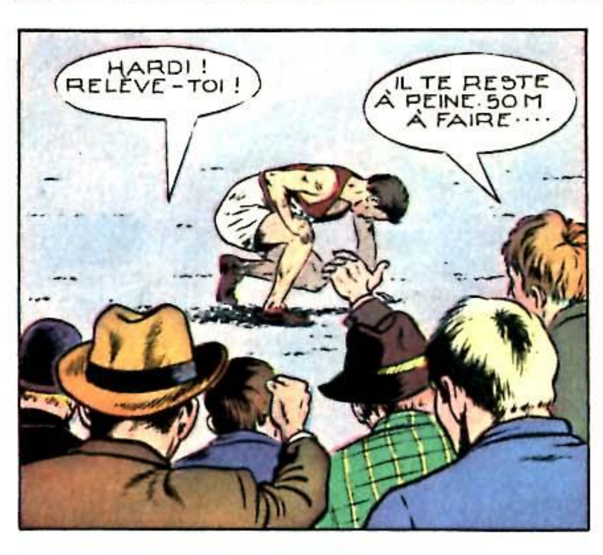

À HELSINKI, EN 1952, LA GRANDE SURPRISE FUT LA VICTOIRE DANS LE 1.500 M. D'UN PETIT LUXEMBOURGEOIS INCONNU : JOSY BARTHEL.
39
97
6


DANS UN RUSH IRRÉSISTIBLE, IL COIFFAIT SUR LE FIL LES FAVORIS LUEG ET MAC MILLEN.
297
739
400


LES SANGLOTS D'ÉMOTION DU VAINQUEUR ARRACHÈRENT DES LARMES AU STADE TOUT ENTIER.
406
29

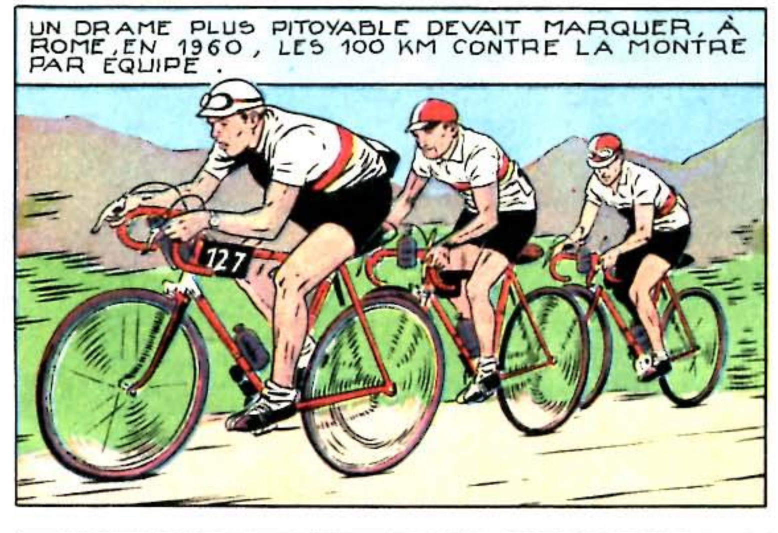

ENCORE PLUS PATHÉTIQUE FUT - À LONDRES, EN 1948 - L'ARRIVÉE DU MARATHON.
252

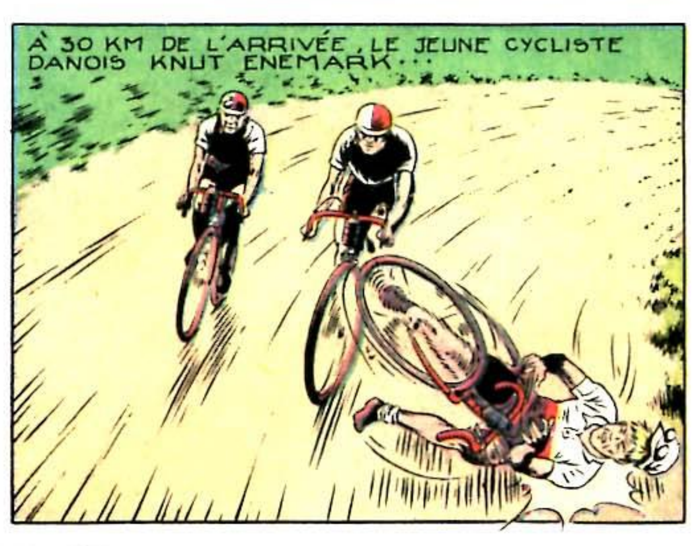

APRÈS AVOIR MENÉ TOUTE LA COURSE, L'HÉROÏQUE LIEUTENANT DES COMMANDOS BELGES GAILLY...


HARDI ! RELÈVE-TOI !
IL TE RESTE À PEINE 50 M À FAIRE...


SEUL UN MIRACLE D'ÉNERGIE A PERMIS À L'INFORTUNÉ D'AJOUTER QUELQUES PAS À SON CALVAIRE
25


MAIS DÉJÀ, L'ARGENTIN CABRERA SURGISSAIT, LUI ENLEVANT LA VICTOIRE.
4A


UN DRAME PLUS PITOYABLE DEVAIT MARQUER, À ROME, EN 1960, LES 100 KM CONTRE LA MONTRE PAR ÉQUIPE.
127


À 30 KM DE L'ARRIVÉE, LE JEUNE CYCLISTE DANOIS KNUT ENEMARK...


REMIS EN SELLE ET SOUTENU PAR SES DEUX CAMARADES...


...L'INFORTUNÉ ENEMARK S'ÉCROULAIT POUR TOUJOURS DIX KILOMÈTRES PLUS LOIN.


TRAGIQUES OU COMIQUES, DE TELS INCIDENTS NE PEUVENT FAIRE OUBLIER LE GRAND EXEMPLE DE NOBLESSE ET D'ÉNERGIE QUE DONNENT AU MONDE TOUS LES QUATRE ANS, LES JEUX OLYMPIQUES.
FIN
4B.

FAITES VOS JEUX

soyons logiques

1

EN INTERVERTISSANT LES PANNEAUX, AFFICHES, AVIS ETC... ON OBTIENT PARFOIS DES EFFETS... CURIEUX. RENDEZ À LA LOGIQUE LES HONNEURS QUI LUI SONT DÛS.

6 DÉFENSE DE MARCHER SUR LE GAZON

5 PRIÈRE DE S'ESSUYER LES PIEDS.

GALERIE DE TABLEAUX

CINÉMA

1 LASSIE ET RINTINTIN

3 BEL APPARTEMENT À LOUER.

2 ATTENTION À LA PEINTURE

ATTENTION CHIEN MÉCHANT

8 DÉFENSE DE CIRCULER SUR LES TRAVAUX

EN DÉRANGEMENT. 9

10 BIENTÔT RÉOUVERTURE

7 OCCASION À SAISIR.

4 ENFANTS ADMIS

2

M. ET Mme DURANT ONT DES ENFANTS. CHACUNE DE LEURS FILLES A AUTANT DE FRÈRES QU'ELLE A DE SOEURS. D'AUTRE PART CHACUN DE LEURS FILS A DEUX FOIS AUTANT DE SOEURS QU'IL A DE FRÈRES. COMBIEN DE FILLES ET COMBIEN DE GARÇONS ONT M. ET Mme DURANT?

3

POURRIEZ-VOUS REFAIRE CE DESSIN EN QUATRE COUPS DE CRAYON, SANS JAMAIS REPASSER SUR LA MÊME LIGNE?

SOLUTIONS

1.
1. Enfants admis !
2. Bientôt, réouverture !
3. Attention, chien dangereux !
4. Attention à la peinture !
5. Défense de circuler sur les travaux !
6. Bel appartement à louer !
7. En dérangement !
8. Prière de s'essuyer les pieds !
9. Occasion à saisir !
10. Défense de marcher sur le gazon.

2.
4 filles et 3 garçons

TINTIN

COURRIER



Entre Nous

★ **M. Guy Sauvaget, septuagénaire pédalant de la Nièvre nous écrit :**

« Je voudrais bien savoir s'il est exact qu'à 77 ans il n'est plus possible de faire partie de la grande famille de TINTIN ?

« Vous vous êtes tordu le cou jusqu'à la moelle pour distraire les cyclotouristes de tous âges et aujourd'hui me voici, après un tour d'Italie — 4.000 km à vélo en 30 jours et à l'âge de 77 ans et 3 mois — exclu de la confrérie des Tintin !

« Sous ce coup de masse qui m'a provisoirement étourdi, j'ai encore la force de vous demander s'il ne serait pas possible de prolonger au delà de 77 ans l'âge où « TINTIN » peut être lu en toute sécurité. »



Bien entendu, nous avons apprécié tout l'humour de la lettre de notre sympathique correspondant. Mais si « TINTIN » est le journal des jeunes de 7 à 77 ans — et le restera — ceci signifie en fait qu'il est le journal de ceux qui ont l'enthousiasme, le cœur et l'âme de la jeunesse. M. Sauvaget ayant prouvé — ô combien ! — il entre dans cette catégorie, c'est avec le plus grand plaisir que nous l'invitons à continuer de lire très régulièrement « TINTIN ». Et nous sommes certains de traduire ainsi l'opinion de tous nos fidèles lecteurs.

* * *

★ Michel COLLOMB de Moutiers (Savoie) souhaite obtenir des renseignements sur les différentes carrières offertes par l'Armée de Terre.

A lui comme à tout ceux que cette question intéresse, nous conseillons de se procurer le numéro 153 de la Revue « Avenirs », entièrement consacré à ces carrières (ce numéro de 162 pages, très bien documenté, est en vente au B.U.S. au prix de 5,75 F).

★ Si vous souhaitez trouver un correspondant ou une correspondante, vous pouvez écrire à une ou plusieurs des adresses ci-dessous : il s'agit de lecteurs et de lectrices qui nous ont demandé de les mettre en rapport avec d'autres amis de TINTIN :

— Melle Fariba BELAKHDAR, rue nº 17, à Beaulieu par Maison Carrée, près d'Alger (Algérie) : échange de timbres et de cartes postales avec correspondants(es) du monde entier, âgés de 15 à 18 ans.

— Evelyne HACHEM, Immeuble Fouad Hachem, Chouffe, à Daher-Aine-El-Haure (Liban) : avec lecteur français ou espagnol.

— Selo BACHAR, 79, Mazraa, face au Jardin, Damas (Syrie) : pour échanges de cartes postales et de timbres avec lecteurs et lectrices de 8 à 11 ans.

— PHUONG LAN LILY, 119, Cu Xa Kien Thiet Pho Tho, Saigon (Sud Vietnam) : échange de timbres avec belges, allemands, marocains, tunisiens ou canadiens s'intéressant à la musique.

— Alphonse OUAMLA (12 ans), 316, rue Mère Marie, Bacongo par Brazzaville (Congo) : avec lecteur français.

— Jean-Luc LABOLLE, Le Mainqueyon, à Soulxures-sur-Moselitte (Vosges) : échange de timbres avec correspondants(es) de 14 à 17 ans de tous pays. Correspondance en allemand, anglais ou français.

— O. KHENSONY, 62 V. Hassakan, Phnom-Penh (Cambodge) : en français ou en anglais avec lectrice de 18 à 20 ans de nationalité indifférente.

— Anne-Marie VILLATTE (17 ans), 40, chemin de Blet, Bourges (Cher) : avec lecteur étranger.

— Dimitri SALWA FARID, 74, rue Osman Ebn Affan, Héliopolis-Le Caire (Egypte) : en anglais ou en français avec lectrice.

— Patrice NAJEAN, 16 Bld Branly, Sarcelles (S. & O.) : échange de timbres avec lecteur ou lectrice de 10 à 15 ans.

— Ahmed FEKI, Débit de Tabac Nº 53, route de Tunis, Sfax (Tunisie) : échange de timbres et cartes postales avec correspondants(es) de tous pays âgés de 15 à 18 ans.

— Mohamed SELLAMI, Boite Postale 262, Sfax (Tunisie) : cet étudiant tunisien échange timbres et cartes postales avec lecteur ou lectrice de 15 à 18 ans.

— Melle Terry OGHIA, 22, rue Ismail Sabri, Héliopolis (Egypte) : avec garçons et filles de 18 à 20 ans.

— Michel ANDRE, à Alignan du Vent (Hérault) : échange de timbres avec lecteur de 14 ans.

— J.L. CHAVAROT, 62, quai Louis Blériot, Paris XVIe : avec lecteurs de nationalité indifférente, âgés de 11 à 13 ans, s'intéressant aux sciences, au folklore et à la géographie.

— Serge CONTE, 87, rue Ferhat Hachad, Casablanca (Maroc) : correspondants de tous pays âgés de 13 à 15 ans.

TINTIN

Le Journal des Jeunes de 7 à 77 Ans

POUR LA FRANCE :

DARGAUD S.A. EDITEUR

ADMINISTRATION - REDACTION
CHEQUE TINTIN - ABONNEMENTS
MAGASIN TINTIN

31, rue du Louvre
PARIS 2e
Téléphone CENtral 67-60

★

ABONNEMENTS :

France et Communauté Française

1 an	6 mois	3 mois
47 F.	24 F.	12,50 F.

C.C.P. : Paris 2375-25

★

POUR LA SUISSE :

Interpress S.A.,
2, Place Bel-Air, Lausanne
(Téléphone 23.28.84)

ABONNEMENTS (en francs suisses)
1 an : 52 F.S. 6 mois : 26 F.S.
Compte cheque postal : II-133-51

Changement d'adresse :
Joindre Fr. ou Francs Suisses : 0,75 en timbres, et la dernière bande.

★

POUR LES AUTRES PAYS :

S'adresser aux Editions du Lombard
1 à 11, avenue Paul-Henri Spaak,
Bruxelles.

Ce journal doit être vendu au prix imposé et ne peut en aucun cas être compris dans un portefeuille de lecture, ni être donné en location.



PUBLICITE : PUBLIART,
16, rue Guillaume-Tell,
Paris (17e).
425 33-80 à 84.

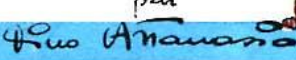
PUBLICITE POUR LA SUISSE
Reymond FORESTIER
GENTHOD (Genève)
Tél. 022 - 8 45 70



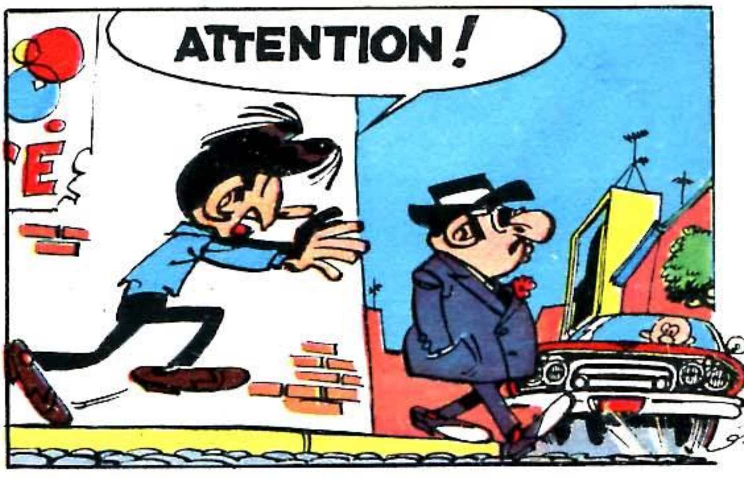
MODESTE et POMPON

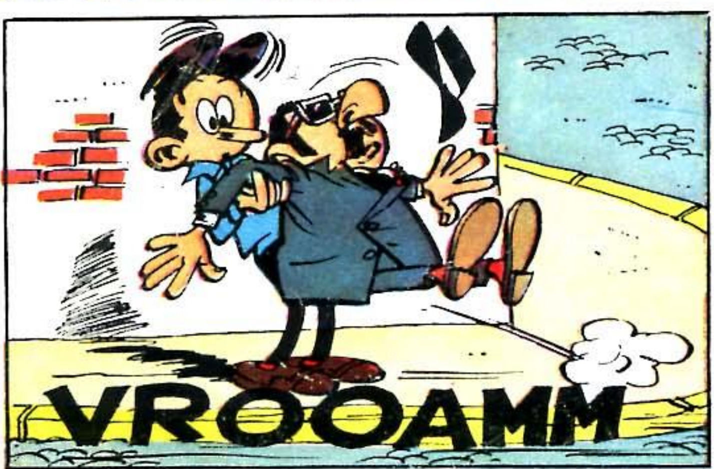
LA CHANCE

par



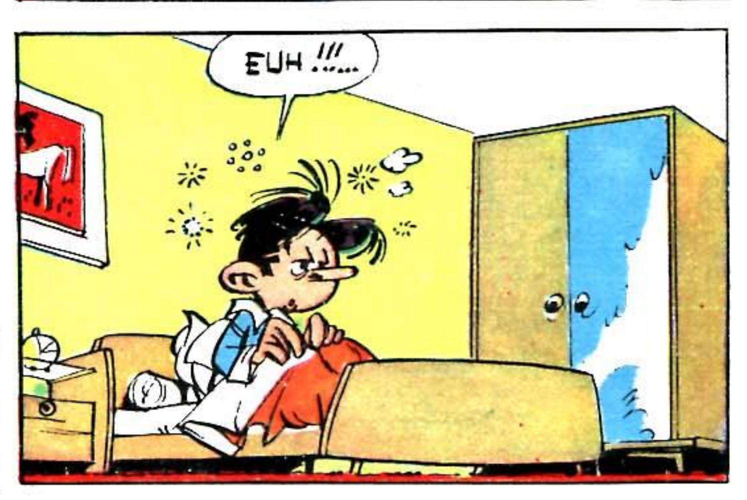




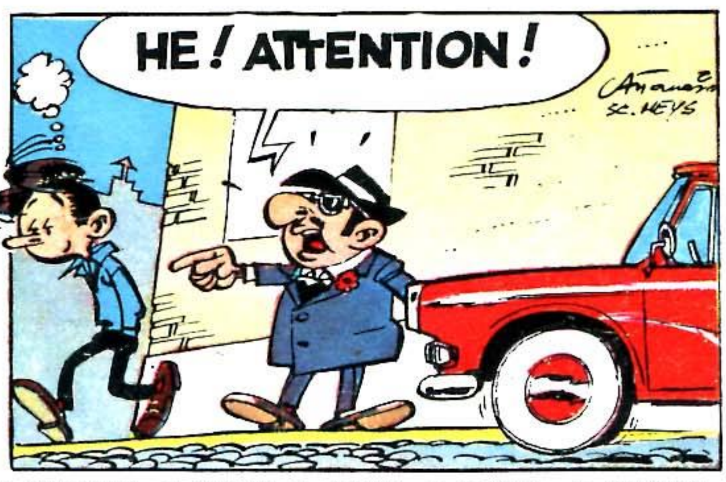












Direction de Publication : G. DARGAUD — Comité de Direction : G. DARGAUD, M. VENET, Y. KRIER, N. GOUJON, M. POULBOT
Rédacteur en Chef : J. FONDIN, Loi nº 49956 du 16-7-49 sur les publications destinées à la jeunesse. Dépôt légal 4e trimestre. Editeur nº 2
NMP: Imprimeries S.A. PERIODICA BRUXELLES, Octobre 1964 Imprimé en Belgique